

Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels

voor nieuwe ontwikkelingen binnen de gemeente Zoetermeer



2012

juni 2012



Gemeente Zoetermeer

Markt 10
Postbus 15
2700 AA Zoetermeer
T. 14 079
e-mail: antwoord@zoetermeer.nl

Hoofdafdeling Stad
Afdeling Stadsontwikkeling, team Stedenbouw en Verkeer

INHOUDSOPGAVE

A	Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels	05
B	bijlagen nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels	49





Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels voor nieuwe ontwikkelingen binnen Zoetermeer



Samenvatting

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen is het van groot belang dat er tegelijkertijd een oplossing gecreëerd wordt voor het parkeervraagstuk. Uitgangspunt daarbij is dat zo'n ontwikkeling op eigen terrein voldoende parkeerplaatsen realiseert, bijvoorbeeld ondergronds. Wat voldoende is wordt bepaald door middel van zogenaamde parkeernormen. Deze zijn in Zoetermeer voor het laatst vastgesteld in 2005. Intussen is gebleken dat er behoefte bestaat aan een update van deze parkeernormen en met name van de wijze waarop de parkeernormen toegepast worden bij het beoordelen van een bouwaanvraag. Deze behoefte heeft een aantal oorzaken:

- Vanaf 1 juli 2008 is een nieuwe Wet Ruimtelijke Ordening (WRO) in werking getreden. Daarmee vervallen op termijn de stedenbouwkundige bepalingen uit de bouwverordening. Parkeernormen dienen voortaan gekoppeld te worden aan bestemmingsplannen. De VNG adviseert om deze koppeling vooralsnog te bewerkstelligen via een separate Nota Parkeernormen.
- Voor een aantal functies, waaronder Wonen, voldeden de parkeernormen niet meer en was een herziening noodzakelijk.
- In de praktijk is gebleken dat bij een (nieuwe) functie een bezoekersplaats een ander soort gebruik heeft dan een parkeerplaats voor een vaste gebruiker. In de herziene parkeernormen wordt ruimte geboden om als gemeente beter op dit verschil in te spelen. In de parkeernormen is daartoe een onderscheid aangebracht in het aandeel vaste gebruikers en het aandeel bezoekers. Bezoekersplaatsen moeten in de regel openbaar toegankelijk zijn, ook als deze op eigen terrein worden gerealiseerd.
- Het te strikt hanteren van de parkeernormen kan er toe leiden dat gewenste ontwikkelingen geen doorgang kunnen vinden, omdat er ruimtelijk of financieel niet op eigen terrein voorzien kan worden in de parkeerbehoefte. Vandaar dat de mogelijkheid is ingebouwd dat onder speciale omstandigheden de gemeente een helpende hand kan reiken, bijvoorbeeld door waar dat nog kan parkeren in de openbare ruimte toe te staan.
- De procedure en de voorwaarden waaronder een beroep kan worden gedaan op de mogelijkheden van de gemeente is in deze Nota Parkeernormen beschreven. Deze parkeerregeling is geen recht van een ontwikkelaar, maar een gunst van de gemeente. Per situatie wordt gezien of er mogelijkheden zijn om de parkeervraag in de omgeving van de ontwikkeling op te lossen. In dat geval of indien daar gemotiveerd van afgeweken wordt, kan ontheffing van de parkeereis worden verleend.
- Als er een beroep gedaan wordt op de gemeente voor het voldoen aan de par-

keereis dan staat daar in principe een vergoeding tegenover. Daarover zullen per project afspraken gemaakt moeten worden. In deze nota staan een aantal richtlijnen hieromtrent beschreven.

- Omdat de parkeerdruk toeneemt (landelijke trend) zijn mensen steeds meer bereid verder te lopen. Afhankelijk van de gebruikersgroep worden daarom steeds langere loopafstanden als acceptabel ervaren. Vandaar dat de loopafstanden waarbinnen een oplossing voor de parkeervraag gevonden mag worden zijn toegenomen.
- Het bij een nieuwe ontwikkeling bepalen van de parkeerbehoefte is geen exacte wetenschap. Specifieke omstandigheden zijn daarbij van invloed. Ten opzichte van het huidige beleid met betrekking tot parkeernormen veranderen de getallen niet zo veel, maar wordt juist in de toepassing van de parkeernormen meer flexibiliteit geboden, zodat er meer ruimte komt voor het leveren van maatwerk. Vandaar dat de Nota Parkeernormen zo'n uitgebreid document is. Tevens is een zekere marge in de berekende parkeerbehoefte ingebouwd door het toepassen van een bandbreedte in de normering, zodat binnen grenzen per ontwikkeling een eigen invulling kan worden gegeven. Hierbij moet de minimumnorm ook beschouwd worden als het absoluut minimum.
- Belangrijk is te constateren dat parkeernormen een handvat zijn bij nieuwe ontwikkelingen. Ook worden ze gebruikt om voor een specifiek gebied met een gegeven set van functies een zogenaamde parkeerbalans op te stellen: wat is in het gebied de totale parkeerbehoefte en wat is er aan parkeerplaatsen beschikbaar? Nieuwe parkeernormen leiden echter niet tot een verplichting aan de gemeente om in bestaande situaties extra parkeerplaatsen bij te bouwen. Bij nieuwe ontwikkelingen kan tot op zekere hoogte ingespeeld worden op de groeiende automobiliteit, maar in de bestaande stad is dat nagenoeg onmogelijk.





INHOUDSOPGAVE

1.0	INLEIDING	15
1.1	Aanleiding	15
1.2	Achtergronden	16
2.0	JURIDISCH KADER	19
3.0	PARKEERNORMEN ZOETERMEER	21
3.1	Algemeen	21
3.1.1	Wonen	22
3.1.2	Winkels	24
3.1.3	Werkgelegenheid	26
3.1.4	Vrije tijd	28
3.1.5	Zorgvoorzieningen	30
3.1.6	Onderwijsvoorzieningen	31
3.1.7	Overige voorzieningen	32
3.1.8	Kencijfers fietsparkeervoorzieningen	33
3.1.9	Gehandicaptenparkeervoorzieningen	33
3.2	UITVOERINGSREGELS BIJ PARKEERNORMEN	34
3.2.1	Minimum- en maximumnorm	34
3.2.2	Minder dan de norm	34
3.2.3	Meer dan de norm	35
3.2.4	Uitwisselbaarheid van parkeerplaatsen	35
3.2.5	Berekenwijze bij wijziging van gebruik en sloop	38
3.2.6	Vrijstellingsmogelijkheid bij wijziging van gebruik, sloop of uitbreiding	39
3.2.7	Grote getallen reductie	39
3.2.8	Functies te realiseren op een parkeervoorziening	39
3.2.9	Acceptabele loopafstanden	39
3.2.10	Maatvoering parkeervakken	40
3.2.11	Overgangsregeling parkeernormen	40
4.0	BEOORDELING EN MOGELIJKE ONTHEFFING VAN DE GEMEENTELIJKE PARKEEREIS	42

5.0 PARKEERBIJDRAGE

5.1	Tarief van een parkeerbijdrage	45
5.2	Verplichting	46

Bijlage 1	Overzicht parkeernormen Zoetermeer	51
Bijlage 2	Aanwezigheidspercentages Zoetermeer – uitgebreide lijst	55
Bijlage 3	Maatvoering parkeervakken	58
Bijlage 4	Gebiedsafbakening Stadshart/Dorpsstraat	60
Bijlage 5	Indicatie tarief parkeerbijdrage	61
Bijlage 6	Rekenvoorbeelden	62
Bijlage 7	Richtlijn fietsparkeervoorzieningen	67





1.0 INLEIDING

1.1 AANLEIDING

Het hanteren van en vasthouden aan parkeernormen bij ruimtelijke ontwikkelingen is van groot belang om de vraag naar en aanbod van parkeerplaatsen met elkaar in evenwicht te houden. Met de komst van de nieuwe Wet op de Ruimtelijk Ordening (Wro) zijn binnen afzienbare termijn de parkeernormen niet meer juridisch verankerd via de bouwverordening. Door het vervallen van de stedenbouwkundige bepalingen uit de bouwverordening dienen volgens de nieuwe Wro de parkeernormen te worden opgenomen in het bestemmingsplan. Er is ambtelijk voor gekozen om de parkeernormen, met daarin tevens opgenomen hoe om te gaan met een ontheffing van de parkeereis, in een aparte nota Parkeernormen op te nemen. Hierdoor kan bij nieuwe bestemmingsplannen worden volstaan met een verwijzing naar deze door de gemeenteraad vastgesteld nota. Andere parkeerthema's, zoals bijvoorbeeld hoe om te gaan met reguleringsmaatregelen in de 'bestaande' stad, komen aan de orde in de integrale kaderstellende parkeerbeleidsnota Zoetermeer.

De gemeente Zoetermeer heeft in juni 2005 de Beleidsnota Parkeren opgesteld en door de gemeenteraad laten vaststellen. In de thans voorliggende nota worden diverse parkeerthema's behandeld, waaronder de te hanteren parkeernormen bij nieuwbouw. De parkeernormen zijn, ten opzichte van de gehanteerde normen in de Beleidsnota Parkeren 2005, slechts geüniformeerd en voor een deel aangepast aan de huidige inzichten. De grootste verandering zit hem in het toepassen van meer uniforme parkeernormen bij de functie wonen en het hanteren van een onderscheid in parkeernormen ten behoeve van vaste gebruikers en bezoekers. Daarnaast is in deze nota omschreven hoe de gemeente Zoetermeer in de praktijk de normen hanteert door middel van heldere uitvoeringsregels. De huidige parkeernormen zijn op basis van landelijke kencijfers tot stand gekomen. Deze kencijfers geven een zo goed mogelijke indicatie van de werkelijk parkeerbehoefte bij de verschillende functies. Daarmee zijn de Zoetermeerse parkeernormen in principe vraagvolgend.

De afgelopen jaren is het bij diverse bouwplannen niet mogelijk gebleken om op eigen terrein te voorzien in parkeerruimte conform de gemeentelijke parkeereis. In dit soort gevallen bleek er meestal ook geen aangrenzend terrein aanwezig waarop die ruimte wel kon worden gerealiseerd en ook de bestaande openbare parkeerruimte bood voor de extra parkeerdruk in de regel geen soelaas. Dat betekent concreet dat in zo'n geval een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen feitelijk niet kan worden verleend en dat de realisatie van de door de gemeente gewenste functies op de betreffende locatie niet mogelijk is.

De gemeente Zoetermeer wil met behoud van eenduidigheid enige flexibiliteit hebben in het toepassen van de parkeernormen. Daarom is er in dit document uitgebreid aandacht voor zogenaamde uitvoeringsregels, waarmee de praktische toepasbaarheid van de parkeernormen wordt vergroot. Tegelijkertijd is de gemeente onder specifieke voorwaarden bereid te zoeken naar parkeermogelijkheden in de directe omgeving van een bouwontwikkeling, veelal in de openbare ruimte. In dat geval dienen er wel afspraken gemaakt te worden over de kosten. Het instellen van een parkeerfonds zou dan in sommige gevallen uitkomst kunnen bieden. Daar wordt echter om diverse redenen (nog) niet voor gekozen. In hoofdstuk 5 zal daar uitgebreider op worden ingegaan.

In deze nota worden eerst de achtergrond van het hanteren van parkeernormen behandeld. Vervolgens komt het juridisch kader van het toepassen van parkeernormen aan de orde. In hoofdstuk 3 worden vervolgens de Zoetermeerse parkeernormen behandeld, waarna in hoofdstuk 4 wordt aangegeven hoe de gemeentelijke parkeereis wordt vastgesteld en onder welke voorwaarden nadere uitvoeringsregels kunnen worden toegepast.

1.2 ACHTERGRONDEN

De ervaring leert dat parkeernormen vaak ter discussie staan in het krachten spel tussen verkeerskundige, stedenbouwkundige en de projectontwikkelaar. Het is dan zaak de parkeernormen en de bijbehorende systematiek zo helder mogelijk te omschrijven, om onnodige discussies te voorkomen.

Diverse ontwikkelingen binnen de gemeente Zoetermeer vragen om na te denken over het gebruik en de uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen. In een aantal gevallen kunnen (noodzakelijke) ontwikkelingen niet in voldoende parkeeraanbod op eigen terrein voorzien. Een parkeerbijdrageregeling kan in dat geval uitkomst bieden.

Parkeernormering

De huidige parkeernormen zijn opgenomen in de Beleidsnota Parkeren, welke in juni 2005 door de gemeenteraad van Zoetermeer is vastgesteld. In aanvulling op de parkeernormering uit 2005 is er bij deze actualisatie van de parkeernormen met bijbehorende systematiek rekening gehouden met de volgende aandachtspunten gebaseerd op praktijkervaring en zoals is aangegeven door de interne gemeentelijke organisatie:

- de parkeernormen dateren uit 2005 en er bestaat behoefte om de parkeernormen uit 2005 te actualiseren;
- de te hanteren systematiek van toepassing van de parkeernormen moet helder worden beschreven;

- onduidelijk is welk (minimaal) deel van de parkeervraag bestemd is voor bezoek van de functies en derhalve openbaar toegankelijk moet zijn;
- onduidelijk is hoe om te gaan met dubbelgebruik en vrije uitwisselbaarheid van parkeergelegenheid en met welke aanwezigheidspercentages gerekend kan worden;
- actualisatie van de wenselijke (minimale) afmetingen van parkeervakken, het reserveren van parkeerplaatsen ten behoeve van minder validen en het hanteren van acceptabele maximale loopafstanden.

Parkeernormen geven het benodigde aantal parkeerplaatsen (bij een functie) aan. Gemeenten kunnen parkeernormen zelf vaststellen. Er bestaat geen landelijk voorgeschreven normering voor aantallen parkeerplaatsen. Wel bestaan er door het Kenniscentrum voor Verkeer, Vervoer en Infrastructuur (CROW) opgestelde richtlijnen



voor het toepassen van parkeernormen. Deze richtlijnen zijn in de vorm van kencijfers opgenomen in de CROW publicatie 182 [\(1\)](#) . De gemeente Zoetermeer hanteert voor haar parkeernormen de parkeerkencijfers van het CROW als leidraad. De nieuwe parkeernormen worden gepresenteerd op basis van de hoofdfuncties: wonen, winkels, werkgelegenheid, vrije tijd, zorgvoorzieningen, onderwijsvoorzieningen en overig.

Parkeerregeling

Omdat uitbreiding van Zoetermeer voorlopig niet aan de orde is zullen de ontwikkelingen zich met name toespitsen op de verdichtingsopgave. Onder andere bij de uitbreiding van winkels in en rondom stedelijke gebieden, zoals het Stadshart, is het in de praktijk vaak niet mogelijk dat bij een dergelijke ontwikkeling aan de gemeentelijke parkeereis op eigen terrein kan worden voldaan. Bovendien bestaat vanuit de optiek van kwaliteit van de openbare ruimte veelal de wens dat het parkeren zich niet versnippert in een (winkel)gebied, maar dat het parkeren op een aantal locaties centraal wordt georganiseerd. Daarom zal er ook de mogelijkheid worden gecreëerd om, als de kansen daarvoor aanwezig zijn, de parkeervraag op een andere manier op te lossen.

[\(1\) CROW publicatie 182: Parkeerkencijfers – Basis voor parkeernormering, 2004](#)

2.0 JURIDISCH KADER

Parkeernormen kunnen op twee manieren van kracht zijn: via een bestemmingsplan en via de bouwverordening, het zogenaamde 'parkeerartikel' 2.5.30. Hierbij gaat het bestemmingsplan altijd boven de bouwverordening. In de huidige situatie is de bouwverordening een vangnet voor het geval de parkeernormen in het bestemmingsplan niet zijn opgenomen. Vanuit beide documenten dient verwezen te worden naar deze nota Parkeernormen.

In de Wro ⁽²⁾ neemt het bestemmingsplan een centrale rol in, waardoor stedenbouwkundige bepalingen uit de bouwverordening op termijn verdwijnen. Met de Wro was beoogd dat bestemmingsplannen een uitputtende planologische regeling zouden gaan geven voor onder meer het bouwen. Ook was beoogd dat de stedenbouwkundige voorschriften uit de bouwverordening, inclusief de regeling betreffende het parkeren, geleidelijk zijn werkingskracht zouden verliezen. Vanwege onvolkomenheden in het overgangsrecht van de Wro is besloten enkele onderdelen van de Invoeringswet Wro niet in werking te laten treden. Dat betreft onder meer het voorgenomen schrappen van de regeling in art. 8 Woningwet betreffende de stedenbouwkundige voorschriften van de bouwverordening (art. 8.17 onder b Invoeringswet Wro).

Op dit moment bestaat het voornemen om nieuwe wetgeving in procedure te brengen waarmee alsnog zal worden bewerkstelligd dat de stedenbouwkundige voorschriften uit de bouwverordening, net als andere delen van de bouwverordening, geleidelijk via overgangsrecht zullen 'uitsterven'. Daarmee zal de bouwverordening als instrument op termijn gaan verdwijnen. Uitgangspunt hiervoor is voornemens nog 1 juli 2013. De bedoeling is dat het bestemmingsplan een uitputtende regeling kan geven voor de planologisch-stedenbouwkundige bouwvoorschriften, zonder aanvullingen vanuit bijvoorbeeld de bouwverordening. Het is nu al mogelijk parkeernormen in bestemmingsplannen op te nemen. Er bestaan echter nog wel de nodige vragen over de precieze wijze waarop dit mogelijk is. Het voornemen bestaat om een wijziging van het Bro in procedure te brengen om expliciet in de mogelijkheid te voorzien dat een algemene parkeerbepaling in het bestemmingsplan kan worden opgenomen.

(2) *Wro is de Wet ruimtelijke ordening die vanaf 1 juli 2008 in werking is getreden*

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu (I&M) erkent de wens uit de praktijk om de in een bestemmingsplan op te nemen parkeernorm, gelijk aan de regeling in de bouwverordening, via beleidsregels verder uit te werken. Tevens is I&M op de hoogte van de wens om te kunnen werken met een parkeerfonds. Het ministerie van I&M zal met onder meer de VNG bezien of en hoe het Bro hierop kan worden aangepast en verduidelijkt. Tot die tijd blijft het onverminderd mogelijk om via de bouwverordening te blijven werken met parkeernormen.

Deze nota bevat de parkeernormen van de gemeente Zoetermeer. Hierdoor kan in nieuwe bestemmingsplannen worden volstaan met een algemene parkeerbepaling waarin wordt verwezen naar deze door de gemeenteraad vastgestelde nota om de parkeernormen juridisch van kracht te laten zijn. Er is voor gekozen om de parkeernormen in deze nota op te nemen en niet apart in alle bestemmingsplannen. Deze keuze is conform het advies van de VNG en het CROW. Op deze manier zijn alle parkeernormen gebundeld in één document dat van toepassing is voor de gehele gemeente en kunnen deze in de toekomst eenvoudig geactualiseerd worden.

3.0 PARKEERNORMEN ZOETERMEER

3.1 ALGEMEEN

Bij de ontwikkeling van bouwplannen moet er rekening mee gehouden worden dat de (auto)bereikbaarheid gewaarborgd blijft. Tegelijkertijd wil de gemeente Zoetermeer niet noodzakelijk autoverkeer zoveel mogelijk beperken. Dat betekent onder andere dat er door de initiatiefnemer voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden. Men moet voldoen aan minimumnormen, zodat parkeerproblemen niet worden afgewenteld op de openbare ruimte en men mag niet zonder toestemming van de gemeente meer parkeerplaatsen realiseren dan de maximumnorm. Uitgangspunt is daarbij dat de ontwikkeling voorziet in voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein **(3)**.

Conform de CROW-richtlijn is de parkeereis opgebouwd uit een gebruikersdeel en een bezoekersdeel. Per toepassing kunnen deze twee onderdelen leiden tot behoorlijk afwijkende eisen en in sommige gevallen vragen om verschillende oplossingen. Zo zal, bijvoorbeeld, om praktische redenen het bezoekersdeel dat op eigen terrein wordt gerealiseerd in de regel openbaar toegankelijk moeten zijn. De parkeernormen zijn ingedeeld in de hoofdfuncties: wonen, werken, winkelen, vrije tijd, gezondheidszorg, onderwijs en overige functies.

De parkeernormen zijn voor het gehele grondgebied van de gemeente Zoetermeer van toepassing. In de normering uit 2005 is het onderscheid tussen de normering voor Stadshart/Dorpsstraat en de rest van Zoetermeer in veel gevallen niet of nauwelijks aanwezig. Er wordt voorgesteld, behalve voor de functie café, bar, restaurant, in het gebied Stadshart/ Dorpsstraat geen onderscheid te maken in aparte normering naar locatie. Volgens de CROW-richtlijn valt Zoetermeer onder de stedelijkheidsklasse 'sterk stedelijk'. De gehanteerde parkeernormering sluit aan bij de parkeerkencijfers van het CROW. In veel gevallen wordt op basis van de functie de norm bepaald op basis van het aantal vierkante meter bruto vloeroppervlak (bvo) **(4)**.

(3) *Onder het begrip parkeren op eigen terrein wordt bedoeld dat een ontwikkelaar het parkeren (vast gebruik en bezoek) moet oplossen binnen de grenzen van het ontwikkelkavel. Dit zegt nog niets over de gekozen oplossing of de mate van openbaarheid.*

(4) *Bruto Vloeroppervlak (BVO) wordt berekend conform de berekenwijze in de NEN 2580*

3.1.1 Wonen

De Beleidsnota Parkeren uit 2005 maakt onderscheid in een uitgebreide differentiatie aan woningtypen met bijbehorende parkeernorm. De nota 2005 maakt daarbij tevens een onderscheid in eigendomspositie (koop of huur) en in "niet-grondgebonden" en "grondgebonden woningen". Deze range aan categorieën waarbij het verschil tussen de diverse parkeernormen marginaal is, zorgt voor een schijnnaauwkeurigheid en mogelijke discussie over de te hanteren parkeernorm.

Bij de kengetallen van het CROW wordt onderscheid gemaakt in "dure woningen", "gemiddeld dure woningen" en "goedkope woningen". Vaak kan bij de aanvang van een project al wel beoordeeld worden wat de omvang van de toekomstige woningfunctie wordt, maar is nog niet bekend welke marktwaarde de woningen zullen vertegenwoordigen. Bovendien maakt dit de normen conjunctuur gevoelig. De gemeente Zoetermeer kiest niet voor een normering op basis van vage prijscategorieën maar gaat uit van het bruto vloeroppervlak (bvo) van de woningen.

In de parkeernormen wordt bij de functie woningen uitgegaan van een minimum- en maximumnorm. Dit betekent dat het aantal te realiseren parkeerplaatsen minimaal moet voldoen aan de parkeereisberekening op basis van de minimum norm. De gehanteerde parkeernormering voor Wonen, gekoppeld aan brute vloeroppervlak, heeft een minimale indexering ten opzichte van de gehanteerde normering in de Beleidsnota Parkeren 2005. In de Beleidsnota Parkeren 2005 werd voor bezoekersparkeren 0,4 parkeerplaats per woning gehanteerd. In deze nota sluiten we aan bij de kencijfers van het CROW voor wat betreft het bezoekersparkeren van 0,3 pp. per woning. De parkeernorm in onderstaande tabel is inclusief het aandeel bezoekers.

Seniorenwoning: Een serviceflat of aanleunwoning of een woning die door de woningcorporatie is geclassificeerd met uitsluitend twee sterren conform het classificatiesysteem in Haaglanden en tevens gelabeld is als seniorenwoning (5)

Verpleeg-, verzorgingstehuis: Zorgplaatsen waarbij de (bejaarde) bewoners niet meer geheel zelfstandig kunnen wonen en gehele of gedeeltelijke verzorging nodig hebben. Te denken valt dan aan de bewoners van een bejaardenhuis/verzorgingshuis/verpleeghuis. Hier zijn alleen parkeerplaatsen nodig voor het opvangen van bezoek en personeel.

(5)

Eén ster is onvoldoende, met drie sterren of meer is sprake van rolstoelwoningen. Voor woningen met één, drie of meer sterren gelden de parkeernormen op basis van de bruto vloeroppervlakte van de woning.

Tabel 1: Parkeernormen functie Wonen

Wonen functie	Eenheid	parkeernorm		aandeel bezoekers	opmerkingen
		min.	max.		
Gestapelde woning					
woning groot (>120m2 bvo)	woning	1,6	1,8	0,3	bvo NEN 2580
woning midden (90-120m2 bvo)	woning	1,5	1,7	0,3	
woning klein (70-90 m2 bvo)	woning	1,3	1,5	0,3	
woning zeer klein (<70 m2 bvo)	woning	1,0	1,3	0,3	
Niet gestapelde woning					
woning groot (>180m2 bvo)	woning	1,8	2,0	0,3	
woning midden (110-180m2 bvo)	woning	1,7	1,9	0,3	
woning klein (90-110 m2 bvo)	woning	1,5	1,7	0,3	
woning zeer klein (<90 m2 bvo)	woning	1,2	1,5	0,3	
seniorenwoning	woning	0,6	0,8	0,3	zie definitie hieronder
kamer verhuur	kamer	0,5	0,8	0,2	woonruimte < 35 m2 bvo
verpleeg- , verzorgingstehuis	wooneenheid	0,6	0,8	0,3	zie definitie hieronder

3.1.2 Winkels

De Beleidsnota Parkeren 2005 is weinig specifiek voor wat winkelvoorzieningen betreft. Zo kent de nota niet de categorieën “supermarkt, grootschalige detailhandel en showroom”. Deze functies hebben echter allemaal een specifieke parkeervraag en zijn bij de nieuwe parkeernormen toegevoegd. Bij grootschalige detailhandel moet worden gedacht aan bovenregionale winkels die vaak gelegen zijn buiten het centrum. Voorbeelden hiervan zijn Ikea en meubelboulevards die gelegen zijn op locaties nabij de snelweg. Bij een showroom moet gedacht worden aan een showroom van auto’s of boten e.d. Daar waar het CROW niet voorziet in een aparte norm voor supermarkten, zijn deze gezien het bijzondere karakter van een supermarkt in deze nota toegevoegd.

De huidige parkeernormen voor de categorie warenmarkt (weekmarkt) is in de nota uit 2005 gekoppeld aan het aantal vierkante meters bvo. Voorgesteld wordt de gebruikte eenheid in het CROW (per meter marktkraam) over te nemen. De huidige norm voor wijk- en buurtcentra is in vergelijking met de kentallen in het CROW aan de hoge kant. De minimale norm is naar beneden bijgesteld van minimaal 4 parkeerplaatsen per 100 m2 bvo naar minimaal 3 parkeerplaatsen. Voor het Stadshart en de Dorpsstraat wordt een iets hogere minimale norm van 3,5 parkeerplaatsen per 100 m2 bvo voorgesteld, conform de richtlijnen uit het CROW.

Tabel 2: Parkeernormen functie Winkels

Winkels Functie	Eenheid	parkeernorm		aandeel bezoekers	opmerkingen
		min.	max.		
winkels Stadshart/Dorpsstraat ⁽⁶⁾	100 m2 bvo	3,5	4,5	85%	excl. supermarkt
winkels wijk- buurtcentrum (Meerzicht, Rokkeveen, Oosterheem, etc.)	100 m2 bvo	3,0	4,5	85%	excl. supermarkt
solitaire kleinschalige winkel	100 m2 bvo	2,5	3,5	85%	excl. supermarkt
supermarkt	100 m2 bvo	4,0	5,0	85%	
grootschalige detailhandel	100 m2 bvo	5,5	7,5	85%	Bedoeld is hier een grote publiekstrekker met regionale functie
bouwmarkt, tuincentrum	100 m2 bvo	3,0	5,0	85%	
showroom (auto's, boten etc.)	100 m2 bvo	1,5	2,5	35%	
(week)markt	per meter marktkraam	0,2	0,5	85%	indien geen parkeren achter kraam dan + 1,0 p.p. per standhouder

(6) De gebiedsafbakening voor Stadshart/Dorpsstraat is opgenomen in bijlage 5

3.1.3 Werkgelegenheid

In de Beleidsnota Parkeren 2005 is als uitgangspunt voor de toekomstige parkeerbehoefte de te hanteren parkeernorm (bandbreedte: 0,8 – 2,0 pp. per 100 m² bvo) afhankelijk van de woonplaats van de (toekomstige) werknemers en de mogelijkheden van het openbaar vervoer (VF-waarde ⁽⁷⁾). Indien er geen informatie over de werknemers bekend is, maar alleen iets bekend is over het aantal te realiseren vierkante meters bvo, dan wordt de parkeernorm van 1,7 per 100 m² bvo aangehouden. De uiteindelijke te hanteren parkeernorm wordt in overleg nader bepaald.

Er is in deze nota in de hoofdfunctie Werken geen onderscheid gemaakt in kantoren met of zonder baliefunctie, zoals in de kencijfers van het CROW. Kantoren met baliefunctie kennen een hogere parkeervraag dan kantoren zonder baliefunctie. Bij de realisatie van kantoorpanden is op voorhand vaak niet vast te stellen welk type kantoren er zich zullen vestigen. Evenmin komt een functieverandering in de loop van de tijd geregeld voor. Er is daarom voor gekozen het onderscheid tussen met en zonder baliefunctie te laten vervallen en een gemiddelde bandbreedte voor kantoren op te nemen. Indien bij de realisatie van een ontwikkeling bekend is welk type kantoor zich zal vestigen, dan moet in het geval het een kantoor met baliefunctie betreft de bovenkant van de bandbreedte worden gehanteerd (min. 2,5; max. 3,0).

Daarnaast is in het CROW een onderscheid gemaakt in kantoren en bedrijfsverzamelgebouwen, waarbij bedrijfsverzamelgebouwen volgens de kentallen uit het CROW een lagere parkeervraag hebben. Gezien het veel voorkomen van verschillende bedrijven in een bedrijfsverzamelgebouw is het niet aannemelijk dat hierdoor een lagere parkeervraag zal ontstaan dan bij de functie kantoren. Derhalve is de parkeernorm voor kantoren en bedrijfsverzamelgebouwen aan elkaar gelijkgesteld.

Het komt vaak voor dat een bedrijf meerdere functies in zich herbergt. Zo heeft een tuincentrum niet zelden horeca gevestigd. Voor het bepalen van de parkeerbehoefte is de dominante functie bepalend. Alleen als de functies gelijkwaardig zijn, dan dient de parkeerbehoefte te worden berekend naar evenredigheid van de functionaliteiten. Dit is bijvoorbeeld het geval bij een dealerbedrijf, de functies 'showroom' en 'garage' zijn vaak even sterk aanwezig.

(7) De VF-waarde (verplaatsingstijdsfactor) is de reistijd per openbaar vervoer gedeeld door de reistijd per auto op een specifieke herkomst-bestemmings relatie en eenzelfde tijdsperiode

Tabel 3: Parkeernormen functie Werkgelegenheid

Werkgelegenheid Functie	Eenheid	Parkeernorm		aandeel bezoekers	Opmerkingen
		min.	Max.		
kantoren	100 m2 bvo	1,5	3,0	15%	1 arbeidsplaats = 25 - 35 m2 bvo
arbeidsextensieve / bezoekersextensieve bedrijven (loods, opslag, groothandel, transportbedrijf, etc.)	100 m2 bvo	0,8	1,0	5%	1 arbeidsplaats = 30 - 50 m2 bvo
arbeidsintensieve / bezoekersextensieve bedrijven (industrie, garagebedrijf, laboratorium, werkplaats, etc.)	100 m2 bvo	2,0	2,5	5%	1 arbeidsplaats = 30 - 50 m2 bvo
bedrijfsverzamelgebouw	100 m2 bvo	1,5	2,5	10%	1 arbeidsplaats = 30 - 40 m2 bvo
evenementenhal, beursgebouw, congresgebouw	100 m2 bvo	6,0	10,0	99%	

Toelichting: De toevoeging onder de kolom 'opmerkingen' over de inschatting van het aantal m2 BVO per arbeidsplaats is bedoeld om een indruk te krijgen van de omvang van de functie indien alleen het aantal medewerkers bekend is. De parkeernorm blijft gekoppeld aan het aantal m2 BVO van de functie.

3.1.4 Vrije tijd

Onder de hoofdfunctie vrije tijd vallen de subfuncties horeca, sociaal culturele en sportvoorzieningen. Aan horecavoorzieningen zijn de functies stationshoreca en fast-food toegevoegd. Daarnaast is het onderscheid in normering voor specifiek het gebied Stadshart/Dorpsstraat voor de functies restaurant en café in stand gehouden. De normen voor sociaal culturele voorzieningen zijn op basis van het CROW bepaald. Dit betekent dat de minimale norm voor bioscoop, theater en schouwburg van 0,1 parkeerplaats per zitplaats (Beleidsnota Parkeren 2005) is verhoogd naar minimaal 0,2 parkeerplaats. Daar waar in de Beleidsnota Parkeren 2005 een aparte normen voor musea (onder de naam toonzalen) in en buiten het Stadshart is opgenomen, is dit nu allemaal ondergebracht onder één norm voor heel Zoetermeer. Hetzelfde geldt voor de functie bibliotheek.

Voor de functie sportvoorzieningen zijn de voorkomende functies conform de kentallen uit het CROW overgenomen. De functie schietvereniging is niet opgenomen in het CROW, maar is overgenomen uit de Beleidsnota Parkeren 2005.

Er is in de normering voor sportvoorzieningen in de Beleidsnota Parkeren 2005 geen rekening gehouden met de aanwezigheid van supporters bij wedstrijd evenementen. Is er tevens sprake van een wedstrijd functie, dan dient de norm met minimaal 0,1 parkeerplaats per bezoekersplaats verhoogd te worden.

Tabel 4: Parkeernormen functie Vrije tijd

Vrije tijd functie - horecavoorzieningen	eenheid	parkeernorm		aandeel bezoekers	Opmerkingen
		min.	max.		
café, bar, discotheek, cafetaria (binnen Stadshart/Dorpsstraat)	100 m2 bvo	4,0	6,0	90%	
café, bar, discotheek, cafetaria (rest Zoetermeer)	100 m2 bvo	5,0	7,0	90%	
restaurant (binnen Stadshart/Dorpsstraat)	100 m2 bvo	8,0	12,0	80%	
restaurant (rest Zoetermeer)	100 m2 bvo	12,0	14,0	80%	
hotel, pension	kamer	0,7	1,5	90%	
stationshoreca	100 m2 bvo	0,4	0,8	0%	
fastfood	100 m2 bvo	8,0	12,0	90%	
functie - sociaal culturele voorzieningen					
museum, galerij	100 m2 bvo	1,0	1,2	95%	
bibliotheek	100 m2 bvo	0,8	1,0	95%	
bioscoop, theater, schouwburg	zitplaats	0,2	0,3	95%	
sociaal cultureel centrum, wijkgebouw, verenigingsgebouw	100 m2 bvo	2,0	4,0	60%	
functie - sportvoorzieningen					
gymlokaal	100 m2 bvo	2,0	3,0	95%	Gymlokalen met allen schoolfunctie hebben geen extra parkeervraag
sporthal (binnen)	100 m2 bvo	2,0	3,0	95%	Met wedstrijdfunctie: + 0,1-0,2 pp. per bezoekersplaats
sportveld (buiten)	ha. netto terrein	13,0	27,0	95%	Met wedstrijdfunctie: + 0,1-0,2 pp. per bezoekersplaats
dansstudio, sportschool	100 m2 bvo	3,0	4,0	95%	
squashbaan	baan	1,0	2,0	90%	Met wedstrijdfunctie: + 0,1-0,2 pp. per bezoekersplaats
tennisbaan	baan	2,0	3,0	90%	Met wedstrijdfunctie: + 0,1-0,2 pp. per bezoekersplaats
golfbaan	hole	6,0	8,0	95%	
bowlingbaan, biljart- snookerzaal	baan/tafel	1,5	2,5	95%	
stadion	zitplaats	0,06	0,40	99%	
zwembad	100 m2 opp. bassin	9,0	11,0	90%	Met wedstrijdfunctie: + 0,1-0,2 pp. per bezoekersplaats
schietvereniging	100 m2 bvo	6,0	7,0	95%	
manege	box	0,3	0,8	90%	

3.1.5 Zorgvoorzieningen

Het bepalen van een algemene norm voor een specifieke functie, waarbij de uitwerking van die functie heel divers kan zijn, is niet eenvoudig. Dit gaat zeker ook op bij ziekenhuizen, waar bij de ontwikkelingen van de laatste jaren ervoor zorgen dat het bepalen van een goede algemene parkeernorm eigenlijk niet mogelijk is. Het gaat daarbij om zaken als: meer poliklinische behandelingen, samenvoegen met andere functies, introductie van een zorghotel, etc.. De voorgestelde parkeernorm kan gezien worden als de basis voor het berekenen van de uiteindelijke parkeernorm, echter is niet zondermeer bepalend voor de te verwachte parkeervraag en dient in nader overleg met de gemeente te worden bepaald.

De functie gezondheidszorg, maatschappelijke dienstverlening zijn qua normering ongewijzigd voorgezet in onderstaande tabel onder de functie arts, maatschap, therapeut, enz. De functie apotheek is nieuw toegevoegd aan de lijst met parkeernormen.

Tabel 5: Parkeernormen functie Zorgvoorzieningen

Zorgvoorzieningen Functie	eenheid	parkeernorm		aandeel bezoekers	Opmerkingen
		min.	max.		
ziekenhuis	bed	1,5	1,7	65%	bij vaste bezoektijden bovengrens hanteren
arts, maatschap, therapeut, consultatiebureau, gezondheidscentrum	behandelkamer	1,5	2,5	65%	met een minimum van 3 parkeerplaatsen per praktijk
apotheek	100 m2 bvo	2,0	2,5	90%	

3.1.6 Onderwijsvoorzieningen

De huidige parkeernorm in Zoetermeer voor crèche, peuterspeelzaal en kinderdagverblijf kent een norm per kindplaats. Het CROW gaat uit van een norm per arbeidsplaats. Voorgesteld wordt om dit over te nemen. De in de Beleidsnota Parkeren 2005 opgenomen norm voor schooltuin is komen te vervallen.

De parkeernormen voor de diverse onderwijsinstelling zijn conform aan de kencijfers van het CROW en zijn hetzelfde als de parkeernormen zoals deze reeds in de Beleidsnota Parkeren 2005 zijn opgenomen.

Daarnaast zijn in het CROW rekenregels opgenomen ten behoeve van een inschatting van de parkeerbehoefte voor Kiss & Ride. Deze rekenmethode, waarbij met behulp van diverse parameters **(8)** de parkeervraag wordt bepaald, wordt doorgaans als lastig ervaren. Derhalve heeft Zoetermeer ervoor gekozen, afgeleid van de uitkomst van de rekenexercitie van het CROW, hiervoor een norm op te nemen voor het aantal Kiss & Ride parkeerplaatsen bij basisscholen.

Tabel 6: Parkeernormen functie Onderwijsvoorzieningen

Onderwijsvoorzieningen Functie	Eenheid	parkeernorm		aandeel bezoekers	Opmerkingen
		min.	max.		
beroepsonderwijs dag (MBO, ROC, WO, HBO)	collegezaal	18,0	22,0	75%	totale parkeervraag = collegezalen + leslokaal
beroepsonderwijs dag (MBO, ROC, WO, HBO)	leslokaal	5,0	7,0	75%	
voorbereidend dagonderwijs (Vwo, Havo, Vmbo)	leslokaal	0,5	1,5	5%	leslokaal = ca 30 zitplaatsen
avondonderwijs	student(capaciteit)	0,5	1,0	95%	
basisonderwijs	leslokaal	0,5	1,0	5%	exclusief Kiss & Ride
crèche, peuterspeelzaal, kinderdagverblijf	arbeidsplaats	0,6	1,0	5%	exclusief Kiss & Ride
Kiss & Ride basisonderwijs	100 leerlingen	5,5	8,0	-	

(8) De parameters betreffen aantal leerlingen, percentage leerlingen met de auto, reductiefactor gemiddelde parkeerduur, reductiefactor aantal leerlingen met de auto

3.1.7 Overige voorzieningen

Een aantal voorzieningen was nog niet opgenomen in de parkeernormering van Zoetermeer. Het betreft de functies: themapark, pretpark, overdekte speeltuin, speelautomatenhal en jachthaven. De parkeernormen voor de functies: volkstuin, religiegebouw en begraafplaats uit de Beleidsnota Parkeren 2005 voldoen en zijn overgenomen in onderstaande tabel.

Tabel 7: Parkeernormen overige voorzieningen

Overige voorzieningen Functie	eenheid	parkeernorm		aandeel bezoekers	Opmerkingen
		min.	max.		
volkstuin	perceel	0,3	0,5	100%	
religiegebouw (kerk, moskee, synagoge, etc.)	zitplaats / gebedsplaats	0,1	0,3	95%	Minimaal de helft van de oppervlakte moet dienst doen als gebedsruimte. Andere aanwezige functies worden anders bij de parkeereis opgeteld.
begraafplaats, crematorium	gelijktijdige begrafenis / crematie	15,0	30,0	95%	
themapark, pretpark	ha. netto terrein	4,0	12,0	99%	
overdekte speeltuin, hal	100 m2 bvo	4,0	12,0	90%	
speelautomatenhal	100 m2 bvo	3,0	5,0	90%	
jachthaven	ligplaats	0,5	1,0	90%	

3.1.8 Kencijfers fietsparkeervoorzieningen

De gemeente Zoetermeer hanteert voor haar fietsparkeernormen de richtlijnen uit publicatie 158 van het CROW (Leidraad Fietsparkeren). In de directe nabijheid van belangrijke herkomst- en bestemmingslocaties dienen fietsparkeervoorzieningen aanwezig te zijn. In de 'richtlijnen voor de capaciteitsbepaling van fietsparkeren voor bezoekers van solitaire voorzieningen' van het CROW wordt een overzicht gegeven van de belangrijkste bestemmingslocaties met een richtlijn voor de capaciteitsbepaling voor het aantal fietsparkeervoorzieningen. In bijlage 7 van deze nota staan voor de meest voorkomende functies de richtlijnen voor fietsparkeren weergegeven. Over het algemeen geldt daarbij dat indien de functie een sterke OV-concurrentie, een grote bovenwijkse- of regiofunctie en/of een perifere ligging heeft, de ondergrens van de richtlijn genomen kan worden. Het voorzien in stallingruimte voor de fiets bij woningen is gewaarborgd in het Bouwbesluit.

3.1.9 Gehandicaptenparkeervoorzieningen

Bij nieuwe ontwikkelingen sluit de gemeente Zoetermeer zich, ten aanzien van het aantal te realiseren gehandicaptenparkeerplaatsen, aan bij de landelijk richtlijnen van het CROW. Dit houdt in dat bij toekomstig te ontwikkelen openbare voorzieningen en winkelcentra ten minimaal één algemene gehandicaptenparkeerplaats wordt ingericht, maar met als richtlijn een percentage van tenminste twee procent van de totaal te realiseren parkeercapaciteit (9).

Deze minimale afmetingen voor gehandicaptenparkeerplaatsen zijn ontleend aan de Beleidsnota Toegankelijkheid Zoetermeer en staan vermeld in bijlage 3.

(9) Conform Handboek voor Toegankelijkheid van het CROW

3.2 UITVOERINGSREGELS BIJ PARKEERNORMEN

Het parkeernormenbeleid van de gemeente Zoetermeer is bedoeld om parkeeroverlast te voorkomen. Er zijn echter altijd situaties die enige flexibiliteit vragen in de toepassing van de parkeernormen. Zonder aanvullende uitvoeringsregels is onbekend op welke wijze binnen de gemeente Zoetermeer de parkeereis vastgesteld moet worden. Voor de praktische uitvoerbaarheid zijn de volgende aandachtspunten en uitvoeringsregels van toepassing.

3.2.1 *Minimum- en maximumnorm*

In deze nota Parkeernormen wordt gewerkt met een bandbreedte voor de functies conform de CROW-richtlijnen, waarbij de minimumnorm de absolute ondergrens aangeeft voor het aantal te realiseren parkeerplaatsen. De parkeereis is dat bij een bouwinitiatief op eigen terrein een parkeercapaciteit gerealiseerd wordt die ligt tussen de minimum en maximum norm. De uitkomst uit de parkeereisberekening wordt altijd naar boven toe afgerond. Uitzonderingen zijn in speciale omstandigheden mogelijk en worden hierna uitgewerkt.

3.2.2 *Minder dan de norm*

Conform de CROW-richtlijn zijn de parkeernormen opgebouwd uit een gebruikersdeel en een bezoekersdeel. In het Stadshart/Dorpsstraat hoeft het bezoekersgedeelte van de parkeereis niet noodzakelijk op eigen terrein te worden gerealiseerd. Er kan eventueel daarvoor een beroep gedaan worden op de beschikbare publieke (betaalde) parkeervoorzieningen. Het uitgangspunt daarbij is dat alle kosten die de gemeente daarvoor moet maken in principe door de ontwikkelende partij worden vergoed (zie hoofdstuk 5).

Als buiten het Stadshart/Dorpsstraat redelijkerwijs op eigen terrein niet aan de parkeereis kan worden voldaan, dan kan voor het bezoekersdeel een beroep gedaan worden op de openbare ruimte als na onafhankelijk onderzoek blijkt dat daarmee de parkeerdruk in de directe omgeving op het maatgevende moment in de week onder de 85% zal blijven. Ook in dit geval blijft een vergoeding van de kosten daarbij het uitgangspunt. Ook de kosten van het onderzoek komen voor rekening van de vergunningaanvrager. Meer ten aanzien van de beoordeling en mogelijke ontheffing van de parkeereis is opgenomen in hoofdstuk 4. Als mocht blijken dat de parkeerbehoefte niet op eigen terrein kan worden opgelost en er geen (economisch) haalbaar alternatief in de directe omgeving voor handen is, zodat voorkomen wordt dat de extra parkeerbehoefte wordt afgewenteld op de omgeving, dan zal er vanuit parkeeroptiek over de vergunningaanvraag een negatief advies worden verstrekt.

3.2.3 Meer dan de norm

Het is denkbaar dat een aanvrager meer capaciteit wil realiseren dan het maximum zoals dat op basis van de parkeernormen is berekend. Op voorhand is deze mogelijkheid niet uitgesloten, omdat deze meercapaciteit mogelijk kan worden ingezet voor compensatie van naburige ontwikkelingen of ter vermindering van de parkeerdruk in de directe omgeving. Wel zal de gemeente in dat geval eerst moeten onderzoeken wat de consequenties zijn van de mogelijke extra verkeersbewegingen die het gevolg zijn van de meercapaciteit. Als die gevolgen niet wenselijk blijken te zijn, bijvoorbeeld omdat dat teveel ten koste gaat van de verkeersveiligheid of de luchtkwaliteit in de directe omgeving, dan zal de vergunningaanvrager gehouden worden aan de maximum parkeernorm.

Als er verkeerstechnisch of milieutechnisch geen bezwaar is tegen de extra capaciteit, dan zal vanuit parkeren geen bezwaar gemaakt worden tegen de vergunningaanvraag onder de voorwaarde dat deze extra capaciteit dan ook beschikbaar komt voor derden, eventueel tegen marktconforme betaling. Dit kan bijvoorbeeld via abonnementen of publieke toegankelijkheid.

De gemeente Zoetermeer behoudt zich altijd het recht om in overleg met de vergunningaanvrager een hogere parkeereis vast te stellen, om zodoende mogelijke tekorten in de directe omgeving te kunnen compenseren. De kosten voor deze extra parkeerplaatsen komen in dat geval voor rekening van de gemeente Zoetermeer.

3.2.4 Uitwisselbaarheid van parkeerplaatsen

Gelijktijdige aanwezigheid

De parkeernormen zijn onderverdeeld in functies en geven een indicatie van de omvang van het benodigde aantal parkeerplaatsen. Elke functie en gebied heeft zijn eigen karakter en omstandigheden. In sommige gevallen, met name bij grote ontwikkelingen, vindt een combinatie van functies plaats. In dat geval dient gekeken te worden naar de momenten in de week waarop per functie de parkeervraag zich voordoet. Op deze wijze is namelijk dubbelgebruik te realiseren, hetgeen uit het oogpunt van kostenbesparing en optimaal gebruik van spaarzame ruimte voor alle partijen wenselijk is. De mogelijkheden voor uitwisselbaarheid van parkeerplaatsen hangen af van de locatiekeuze van de parkeerplaatsen en de mate waarin de maximale parkeerbehoefte van verschillende functies in de tijd samenvalt. De aanwezigheidspercentages die gebruikt worden voor het opstellen van de parkeerbalans kunnen alleen worden toegepast wanneer verschillende doelgroepen gebruik kunnen maken van

dezelfde parkeergelegenheid. Dit betekent bijvoorbeeld dat als parkeerplaatsen één op één worden doorverkocht, deze parkeerplaatsen niet meer kunnen meetellen in de berekening voor dubbelgebruik. Hierbij dient de vindbaarheid van de locatie door de verschillende doelgroepen en de acceptabele loopafstanden (zie par. 3.2.9) in acht te worden genomen.

In de CROW-richtlijnen is een tabel opgenomen waarin op basis van ervaringen per functie over de specifieke delen van de week het aanwezigheidspercentage wordt weergegeven. Deze tabel zal ook in Zoetermeer worden toegepast. In bijlage 2 van deze nota is een overzicht met aanwezigheidspercentages opgenomen voor alle in deze nota voorkomende functies. Indien er zich koopzondagen voordoen dient voor de functie detailhandel op zondagmiddag gerekend te worden met een aanwezigheidspercentage van 100%.

Tabel 8: Overzicht gelijktijdige aanwezigheid

Gelijktijdige aanwezigheid ¹⁰	Werkdag overdag	Werkdag -middag	Werkdag avond	Koop- avond	Zaterdag- middag	Zaterdag- avond	Zondag- middag
Woningen	50%	60%	100%	90%	60%	60%	70%
Detailhandel	30%	70%	20%	100%	100%	0%	0%
Kantoor	100%	100%	5%	10%	5%	0%	0%
Bedrijven	100%	100%	5%	10%	5%	0%	0%
Sociaal cultureel	10%	40%	100%	100%	60%	90%	25%
Sociaal medisch	100%	100%	30%	15%	15%	5%	5%
Ziekenhuis	85%	100%	40%	50%	25%	40%	40%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%
Bibliotheek	30%	70%	100%	70%	75%	0%	0%
Museum	20%	45%	0%	0%	100%	0%	90%
Restaurant	30%	40%	90%	95%	70%	100%	40%
Café	30%	40%	90%	85%	75%	100%	45%
Bioscoop, theater	15%	30%	90%	90%	60%	100%	60%
Sport	30%	50%	100%	90%	100%	90%	85%

(10) Werkdag overdag is de periode tot circa 12.00 uur; Werkdag middag tussen circa 12.00 en 18.00 uur; Werkdagavond vanaf circa 18.00 uur

Berekenwijze parkeervoorziening bij woningen

Het uitgangspunt in de Beleidsnota Parkeren van 2005 was om verhoudingsgewijs zo min mogelijk parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren, omdat op die wijze de uitwisselbaarheid van de parkeergelegenheid groter is. Dit terwijl die beleidsnota ook stelt dat de markt (ontwikkelaars) juist parkeren op eigen terrein wil realiseren en dat parkeerplaatsen op eigen terrein minder ruimtebeslag vergen van het openbare gebied. Voorgesteld wordt om bij de berekeningsaantallen voor parkeervoorzieningen bij woningen aansluiting te zoeken bij de berekeningsaantallen zoals deze zijn opgenomen in het CROW.

De manier waarop het aanbod aan parkeerplaatsen op eigen terrein bij de functie Wonen wordt bepaald, kan behoorlijk verschillend zijn. Dit is namelijk afhankelijk van de vraag of een garage, oprit of carport als volwaardige of als gedeeltelijke parkeerplaats meetelt. Voor de bepaling van de mate waarin parkeren op eigen terrein door middel van een oprit of een garage voor de functie Wonen meetelt aan de aanbodzijde wordt onderstaande tabel gehanteerd.

Gebruik eigen parkeervoorzieningen

Parkeernormen en de hieruit voortvloeiende parkeerbehoefte zegt niets over het daadwerkelijk gebruik. In gebieden met een hoge parkeerdruk wordt een appel op bewoners gedaan om de beschikbare ruimte op eigen terrein (garages, carports, e.d.) daadwerkelijk te gebruiken voor het parkeren van de eigen auto.

Tabel 9: Berekeningsaantallen parkeervoorzieningen bij woningen

Parkeervoorzieningen	Theoretisch aantal	Berekend aantal	Opmerkingen
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	oprit minimaal 6,0 meter diep
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	oprit minimaal 5,5 meter breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4	
Garagebox (niet bij woning)	1	0,5	
Garage met enkele oprit	2	1,0	oprit minimaal 6,0 meter diep
Garage met lange oprit	3	1,3	
Garage met dubbele oprit	3	1,8	oprit minimaal 5,5 meter breed

Toelichting: In een woonwijk met veel garages en (dubbele) opritten zijn in theorie mogelijk voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig. In de praktijk zal blijken dat een groot gedeelte van het theoretisch aanbod niet wordt gebruikt en dat auto's toch regelmatig op de openbare weg worden geparkeerd. Dit gedrag zal veel minder gebeuren in een gebied waarin het parkeren gereguleerd is (betaald parkeren). Daarom zal deze tabel alleen worden toegepast in gebieden waar geen sprake is van betaald parkeren. Voor de reguleringsvorm blauwe zone geldt dat er geen voorwaarden zijn gesteld aan het verkrijgen van een ontheffing, indien men al dan niet de beschikking heeft over eigen parkeergelegenheid. Indien deze voorwaarden ontbreken is deze tabel wel van toepassing. In woongebieden met een hoge parkeerdruk wordt een dringend appel gedaan aan bewoners om het oneigenlijk gebruik van garages te beperken en deze toch vooral te gebruiken voor het parkeren van de eigen auto.

3.2.5 Berekenwijze bij wijziging van gebruik en sloop

Ook bij verbouwplannen wordt op basis van de parkeernormen een parkeereis berekend. Daarbij hoeft echter niet volledig gecompenseerd te worden voor eventuele tekorten uit het verleden. De volgende rekensystematiek zal bij verbouwplannen worden toegepast. Op basis van de huidige parkeernormen wordt berekend:

- het (fictieve) bezoekersdeel dat bij de bestaande functie in de openbare ruimte wordt opgevangen (x_2);
- de minimum parkeereis behorende bij de nieuwe functie (y_1 gebruikersdeel; y_2 bezoekersdeel).

Als minimum parkeereis geldt nu de volgende waarde: als $y_2 > x_2$, dan $y_1 + (y_2 - x_2)$, anders y_1 . Oftewel, het tekort voor het bezoekersdeel uit het verleden hoeft niet te worden gecompenseerd, maar op eigen terrein dient minimaal het gebruikersdeel gerealiseerd te worden. Zie bijlage 6 rekenvoorbeeld 5 voor een voorbeeldberekening.

Ook voor nieuwbouwplannen op een locatie met een bestaande functie zal deze systematiek worden toegepast, omdat op deze manier de parkeerdruk in de directe omgeving in ieder geval niet nadeliger beïnvloed wordt.

Opmerking: Bij deze verrekensystematiek zal nog wel rekening gehouden moeten worden met de momenten waarop de piekbelasting zich voordoet (zie tabel 8 gelijktijdige aanwezigheid).

3.2.6 Vrijstellingsmogelijkheid bij wijziging van gebruik, sloop of uitbreiding

Indien de toename van de parkeervraag bij wijziging van gebruik, sloop of uitbreiding, maximaal 0,5 parkeerplaatsen bedraagt, dan wordt vrijstelling gegeven, zonder dat hier een financiële bijdrage tegenover staat.

3.2.7 Grote getallen reductie

Bij grotere ontwikkelingen met een groot aandeel bezoekers (> 80%), mag indien uit de parkeereisberekening volgt dat er meer dan 100 parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden, een reductie van 10% op de parkeereis worden toegepast. Dit omdat (een uitbreiding van) een ontwikkeling van grote omvang, niet zal leiden tot een rechtevenredige verhoging van de parkeervraag.

3.2.8 Functies te realiseren op een parkeervoorziening

Bij bouwinitiatieven die gerealiseerd moeten gaan worden op een bestaande gemeentelijke parkeervoorziening moet rekening gehouden worden met de effecten van het verlies van de bestaande parkeercapaciteit. In principe moet het verlies aan capaciteit binnen het project zodanig worden gecompenseerd dat er geen structureel nadelig effect is op de parkeerdruk in de directe omgeving, met andere woorden dat de parkeerdruk in de omgeving (straal 150 meter) op het maatgevende ⁽¹¹⁾ moment in de week onder de 85% zal blijven. Bovendien zullen de door de gemeente aangegane verplichten voor deze parkeervoorziening moeten worden gerespecteerd (ook financieel). In de regel vereist dit maatwerk en aanvullende afspraken tussen de vergunningaanvrager en de gemeente.

3.2.9 Acceptabele loopafstanden

Als maat voor de situering van de parkeerplaatsen ten opzichte van de functies dienen de maximaal acceptabele loopafstanden (tabel 10). De acceptatie van die loopafstand hangt af van de parkeerduur en van het motief van het bezoek aan het bestemmingsadres. De acceptatie van loopafstanden vertoont marges en wordt mede bepaald door de aantrekkelijkheid van de looproute, de prijsstelling en de concurrentiekracht van alternatieven.

Vanwege de verdichting van de stad Zoetermeer en de hierdoor steeds schaarser wordende ruimte zal in de centra en in intensief bebouwde gebieden een grotere loopafstand geaccepteerd moeten worden. Uitgangspunt voor de acceptabele loopafstanden zijn de richtlijnen zoals deze zijn opgenomen in de Beleidsnotitie Parkeren 2005 en de richtlijnen zoals deze zijn opgenomen in de CROW publicatie. De gehan-

(11) Het maatgevende moment is de periode van de week waarop de verschillende functies samen gelijktijdig een maximale parkeervraag hebben.

teerde straal in de Beleidsnotitie Parkeren 2005 is omgerekend naar loopafstand. De hoofdfunctie Vrije tijd is qua loopafstanden gelijk gesteld aan de functie winkels. De gemeente Zoetermeer streeft ernaar deze maximaal acceptabele loopafstanden bij nieuwe ontwikkelingen toe te passen. Echter, er kunnen zich altijd omstandigheden voordoen dat afwijken van de maximaal acceptabele loopafstanden legitiem is. De onderstaande maximale loopafstanden gelden niet voor bestaande situaties.

Tabel 10: Maximaal acceptabele loopafstanden nieuwe ontwikkelingen

Hoofdfunctie	Acceptabele loopafstanden
Wonen (eerste auto)	150 meter
Wonen (tweede en volgende auto's)	300 meter
Winkel Stadshart	600 meter
Winkel omgeving Dorpsstraat	450 meter
Winkel Wijkwinkelcentrum	300 meter
Supermarkt (buiten Stadshart)	150 meter
Werkgelegenheid	800 meter
Vrije tijd	300 meter
Zorgvoorzieningen	150 meter
Onderwijsvoorzieningen	150 meter

3.2.10 Maatvoering parkeervakken

Naast het minimaal aantal te realiseren parkeerplaatsen wordt de inrichting van parkeervoorzieningen door een verkeerskundige beoordeeld op bruikbaarheid en veiligheid. De ruimte voor het parkeren van auto's moet afmetingen hebben die zijn afgestemd op gangbare personenauto's. In bijlage 3 van de nota worden de meest voorkomende afmetingen van parkeervakken weergegeven.

3.2.11 Overgangsregeling parkeernormen

Voor bestaande (bouw)ontwikkelingen is een overgangsregeling van toepassing. Deze houdt in dat onderhavige Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels niet van toepassing is op:

1. Een bouwinitiatief ten aanzien waarvan vóór de publicatiedatum van deze Nota een aanvraag om een omgevingsvergunning is ingediend (hierop blijft de Beleidsnota Parkeren 2005 van toepassing);
2. Een bouwinitiatief dat vóór de publicatiedatum van deze Nota door initiatiefnemer aan de gemeente bekend is gemaakt, mits het betreffende bouwinitiatief, met name naar aard, inhoud en haalbaarheid, redelijkerwijs kan leiden tot verlening van een omgevingsvergunning en mits ten aanzien van het gehele bouwinitiatief binnen een jaar na de publicatiedatum van deze Nota een aanvraag om een omgevingsvergunning is ingediend (hierop blijft de Beleidsnota Parkeren 2005 alleen van toepassing indien de aanvraag om een omgevingsvergunning binnen dat jaar is ingediend);
3. Een bouwinitiatief ten aanzien waarvan in een overeenkomst tussen initiatiefnemer en de gemeente is bepaald dat op de realisering de Beleidsnota Parkeren 2005 of een andere in die overeenkomst bepaalde normering van toepassing is.
4. Een stedenbouwkundig plan of ontwikkelingsvisie die vóór de publicatiedatum van deze Nota bestuurlijk is vastgesteld en waarin is bepaald dat op de realisering daarvan de Beleidsnota Parkeren 2005 van toepassing is.
5. Een samenwerkingsovereenkomst die vóór de publicatiedatum van deze Nota tussen initiatiefnemer en de gemeente gesloten is en waarin de Beleidsnota Parkeren 2005 expliciet als uitgangspunt voor de toekomstige planontwikkeling is opgenomen.
6. Een bouwinitiatief ten aanzien waarvan de gemeente voor de publicatiedatum van deze Nota met de initiatiefnemer(s) in een precontractuele fase reeds afspraken heeft gemaakt waarin is bepaald dat de realisering de Beleidsnota Parkeren 2005 of een andere normering van toepassing is.

4.0 BOORDELING EN MOGELIJKE ONTHEFFING VAN DE GEMEENTELIJKE PARKEEREIS

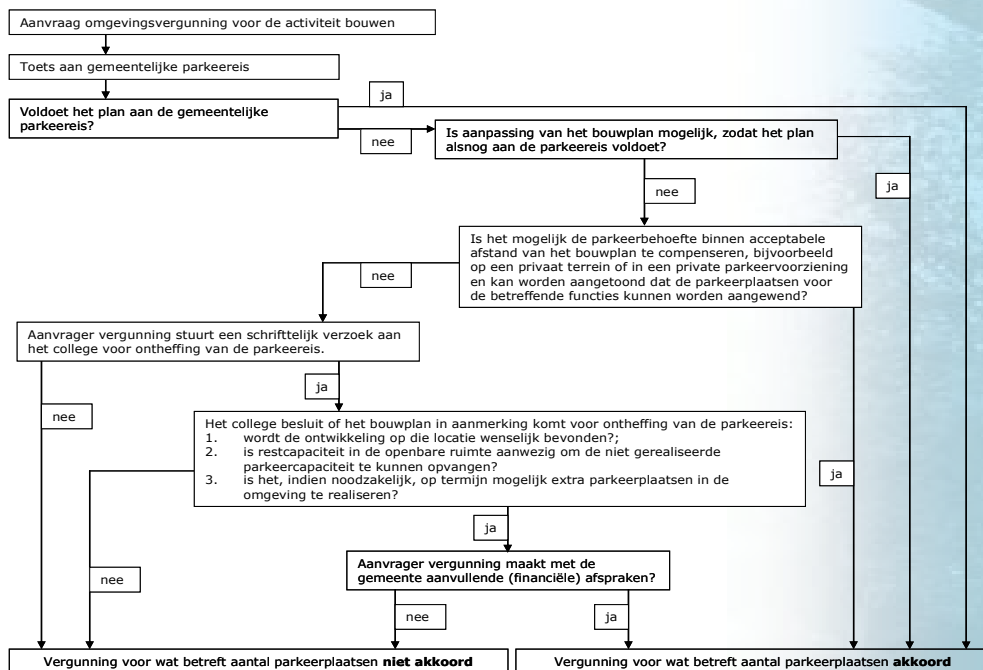
In dit hoofdstuk wordt aangegeven welke stappen worden doorlopen in de beoordeling en mogelijke ontheffing van de parkeereis. Dit stappenplan is tevens opgenomen in een beslisboom (zie schema beoordeling gemeentelijke parkeereis).

Beoordeling en mogelijke ontheffing van de gemeentelijke parkeereis

1. Hoofddoel is dat de aanvrager van een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen er alles aan doet om te voldoen aan de gemeentelijke parkeereis. Uitgangspunt daarbij is dat de parkeereis op eigen terrein wordt gerealiseerd en dat parkeerplaatsen voldoende toegankelijk moeten zijn, ook voor bezoekers.
2. Indien realisatie van de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein in eerste instantie niet mogelijk lijkt, wordt beoordeeld of een aanpassing van het bouwplan kan leiden tot het wel voldoen aan de gemeentelijke parkeereis. Bij het beoordelen van de vraag of aanpassing van het plan middels realisatie van meer parkeerplaatsen of minder bouwvolume mogelijk is, kan de inschatting van de financiële consequenties daarin een discussiepunt vormen. Om bij twijfelgevallen te kunnen beoordelen of er sprake is van "onevenredige hoge kosten" dient de aanvrager van een omgevingsvergunning aan te tonen dat het realiseren van (extra) parkeerplaatsen op eigen terrein of aanpassing van het bouwplan niet mogelijk is.
3. Wanneer op een andere wijze aan de parkeereis wordt voldaan dan op eigen terrein, moet nauwkeurig aangegeven worden hoe dit gebeurt. De parkeerbehoefte kan mogelijk binnen een acceptabele loopafstand van het bouwplan worden gecompenseerd op een naburig privaat terrein of in een private parkeervoorziening. Aangetoond moet worden dat deze parkeerplaatsen ten behoeve van het betreffende bouwplan waarvoor een omgevingsvergunning wordt aangevraagd, middels een privaatrechtelijke overeenkomst kunnen worden aangewend voor een periode van tenminste 10 jaar.
4. Als 1, 2 en 3 echt niet mogelijk blijken, dan kan in overleg met de gemeente onderzocht worden of de resterende parkeervraag in de omgeving kan worden opgelost, veelal in de openbare ruimte of in een (bestaande) parkeergarage. Belangrijk uitgangspunt daarbij blijft dat daarmee de parkeerdruk in de omgeving acceptabel blijft, waarbij parkeerregulering door de gemeente als middel daarvoor kan worden ingezet.

5. Bij het zoeken naar een oplossing in de directe omgeving van het bouwplan dient rekening gehouden te worden met acceptabele loopafstanden (zie tabel 10). Tussen het moment van oplevering van het bouwplan en de beschikbaarheid van parkeerplaatsen in de directe omgeving moet een zo kort mogelijke periode liggen, bij voorkeur niet langer dan 1 jaar.
6. Als de resterende parkeervraag in de omgeving wordt opgelost, dan worden alle daarmee gemoeide kosten in principe betaald door de aanvrager van de omgevingsvergunning. Daartoe zullen aanvullende afspraken tussen partijen worden gemaakt.
7. Als de realisatie van de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein niet mogelijk is, de parkeerbehoefte middels een privaatrechtelijke overeenkomst niet elders kan worden gecompenseerd en de extra parkeervraag niet kan worden opgevangen in de openbare ruimte, dan dient de vergunningaanvrager om voor ontheffing in aanmerking te komen, een schriftelijk verzoek in te dienen bij het college van B&W. Dit geldt ook in het geval dat met medewerking van de gemeente aanvullende capaciteit in de openbare ruimte dient te worden gerealiseerd. Het verzoek van de aanvrager moet aannemelijk maken dat redelijkerwijs niet op een andere wijze aan de parkeereis voldaan kan worden.
8. Het college van B&W kan besluiten ontheffing te verlenen van de gemeentelijke parkeereis. De ontheffing kan worden verleend wanneer het college van B&W de realisatie van het initiatief belangrijker acht dan de (al dan niet tijdelijke) nadelige gevolgen op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid.

Schema beoordeling gemeentelijke parkeereis:



5.0 PARKEERBIJDRAGE

Het hanteren van parkeernormen en het eventueel vragen van een vergoeding in geval gebruik gemaakt wordt van de openbare ruimte vindt op dit moment zijn juridische grondslag in de bouwverordening, het zogenaamde 'parkeerartikel' 2.5.30. Hierin staat onder andere dat het college financiële voorwaarden kan verbinden aan het verlenen van (gedeeltelijke) ontheffing van de parkeereis, bijvoorbeeld omdat de verplichting tot het aanleggen van parkeerplaatsen door de ontwikkelaar (gedeeltelijk) door de gemeente wordt overgenomen.

Als een aanvrager niet volledig op eigen terrein aan de parkeereis kan voldoen, dan kan gekeken worden naar de mogelijkheden die de gemeente heeft in de openbare ruimte of in een naburige parkeergarage. Daarbij dient rekening gehouden te worden met de maximale loopafstanden, zoals aangegeven in Tabel 10. De parkeerplaatsen die in dit kader worden gerealiseerd zijn in principe voor een ieder toegankelijk. Ook in het geval dat er sprake is van het betalen van een parkeerbijdrage kan de aanvrager van een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen geen rechten of garanties ontlenen aangaande het (gratis) parkeren in de openbare ruimte en/of in een gebouwde parkeervoorziening. Er is geen sprake van een verworven eigendomsrecht. Het is onder omstandigheden denkbaar dat de parkeervraag wordt opgelost in of op reeds gerealiseerde openbare parkeergelegenheid. Ook in dat geval blijft een financiële bijdrage wenselijk. Op deze manier wordt het namelijk voor de gemeente mogelijk om proactief en gebiedsgericht parkeercapaciteit te ontwikkelen die later door nieuwe ontwikkelingen (deels) wordt terugbetaald.

5.1 *Tarief van een parkeerbijdrage*

Als richtlijn voor een parkeerbijdrage wordt de gemiddelde reële stichtingskosten van een parkeervoorziening gehanteerd. Zo wordt min of meer gewaarborgd dat de gemeente ook daadwerkelijk de aan te leggen parkeerplaatsen kan bekostigen als daar behoefte aan bestaat, zonder dat zij zelf extra middelen beschikbaar hoeft te stellen. Hoewel dat mogelijk niet in alle gevallen lukt, is het uitgangspunt dat de aanleg van extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte kostenneutraal kan plaatsvinden. De hoogte van het bedrag is gekoppeld aan de manier waarop de parkeerplaatsen worden ingevuld. In Bijlage 5 wordt een indicatie gegeven van de stichtingskosten van de verschillende uitvoeringsvormen.

5.2 *Verplichting*

Als een ontwikkeling niet kan voldoen aan de parkeereisverplichting wordt al vóór de ontheffingverlening onderzocht of er restcapaciteit in de omgeving beschikbaar is of de gemeente in staat is binnen acceptabele loopafstand van de ontwikkeling parkeercapaciteit te realiseren. Als met het realiseren van de benodigde parkeercapaciteit kosten zijn gemoeid, dan worden deze in principe doorbelast aan de aanvrager. De aldus verkregen middelen zijn gekoppeld aan een expliciete verplichting. Het is niet mogelijk om deze gelden later anders te bestemmen dan voor het tijdig beschikbaar stellen van de afgesproken parkeercapaciteit.





B

Bijlagen

Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels



Bijlage 1 Overzicht parkeernormen zoetermeer

<u>Wonen</u>	eenheid	parkeernorm		aandeel bezoekers	opmerkingen
Functie		min.	max.		
Gestapelde woning					
woning groot (>120m2 bvo)	woning	1,6	1,8	0,3	bvo NEN 2580
woning midden (90-120m2 bvo)	woning	1,5	1,7	0,3	
woning klein (70-90 m2 bvo)	woning	1,3	1,5	0,3	
woning zeer klein (<70 m2 bvo)	woning	1,0	1,3	0,3	
Niet gestapelde woning					
woning groot (>180m2 bvo)	woning	1,8	2,0	0,3	
woning midden (110-180m2 bvo)	woning	1,7	1,9	0,3	
woning klein (90-110 m2 bvo)	woning	1,5	1,7	0,3	
woning zeer klein (<90 m2 bvo)	woning	1,2	1,5	0,3	
seniorenwoning	woning	0,6	0,8	0,3	zie definitie in nota
kamer verhuur	kamer	0,5	0,8	0,2	woonruimte < 35 m2 bvo
verpleeg- , verzorgingstehuis	wooneenheid	0,6	0,8	0,3	zie definitie in nota
<u>Winkels</u>	eenheid	parkeernorm		aandeel bezoekers	opmerkingen
functie		min.	max.		
winkels Stadshart/Dorpsstraat	100 m2 bvo	3,5	4,5	85%	excl. supermarkt
winkels wijk- buurtcentrum (Meerzicht, Rokkeveen, Oosterheem, etc.)	100 m2 bvo	3,0	4,5	85%	excl. supermarkt
solitaire kleinschalige winkel	100 m2 bvo	2,5	3,5	85%	excl. supermarkt
supermarkt	100 m2 bvo	4,0	5,0	85%	
grootschalige detailhandel	100 m2 bvo	5,5	7,5	85%	Bedoeld is hier een grote publiekstrekker met regionale functie
bouwmarkt, tuincentrum	100 m2 bvo	3,0	5,0	85%	
showroom (auto's, boten etc.)	100 m2 bvo	1,5	2,5	35%	
(week)markt	per meter marktkraam	0,2	0,5	85%	indien geen parkeren achter kraam dan + 1,0 p.p. per standhouder

Werkgelegenheid functie	eenheid	parkeernorm		aandeel bezoekers	opmerkingen
		min.	max.		
kantoren	100 m2 bvo	1,5	3,0	15%	1 arbeidsplaats = 25 - 35 m2 bvo
arbeidsextensieve / bezoekersextensieve bedrijven (loods, opslag, groothandel, transportbedrijf, etc.)	100 m2 bvo	0,8	1,0	5%	1 arbeidsplaats = 30 - 50 m2 bvo
arbeidsintensieve / bezoekersextensieve bedrijven (industrie, garagebedrijf, laboratorium, werkplaats, etc.)	100 m2 bvo	2,0	2,5	5%	1 arbeidsplaats = 30 - 50 m2 bvo
bedrijfsverzamelgebouw	100 m2 bvo	1,5	2,5	10%	1 arbeidsplaats = 30 - 40 m2 bvo
evenementenhal, beursgebouw, congresgebouw	100 m2 bvo	6,0	10,0	99%	

Vrije tijd functie - horecavoorzieningen	eenheid	parkeernorm		aandeel bezoekers	opmerkingen
		min.	max.		
café, bar, discotheek, cafetaria (binnen Stadshart/Dorpsstraat)	100 m2 bvo	4,0	6,0	90%	
café, bar, discotheek, cafetaria (rest Zoetermeer)	100 m2 bvo	5,0	7,0	90%	
restaurant (binnen Stadshart/Dorpsstraat)	100 m2 bvo	8,0	12,0	80%	
restaurant (rest Zoetermeer)	100 m2 bvo	12,0	14,0	80%	
hotel, pension	kamer	0,7	1,5	90%	
stationshoreca	100 m2 bvo	0,4	0,8	0%	
fastfood	100 m2 bvo	8,0	12,0	90%	
functie - sociaal culturele voorzieningen					
museum, galerij	100 m2 bvo	1,0	1,2	95%	
bibliotheek	100 m2 bvo	0,8	1,0	95%	
bioscoop, theater, schouwburg	zitplaats	0,2	0,3	95%	
sociaal cultureel centrum, wijkgebouw, verenigingsgebouw	100 m2 bvo	2,0	4,0	60%	

bibliotheek	100 m2 bvo	0,8	1,0	95%	
bioscoop, theater, schouwburg	zitplaats	0,2	0,3	95%	
sociaal cultureel centrum, wijkgebouw, verenigingsgebouw	100 m2 bvo	2,0	4,0	60%	
functie - sportvoorzieningen					
gymlokaal	100 m2 bvo	2,0	3,0	95%	Gymlokalen met allen schoolfunctie hebben geen extra parkeervraag
sporthal (binnen)	100 m2 bvo	2,0	3,0	95%	Met wedstrijdfunctie: + 0,1- 0,2 pp. per bezoekersplaats
sportveld (buiten)	ha. netto terrein	13,0	27,0	95%	Met wedstrijdfunctie: + 0,1- 0,2 pp. per bezoekersplaats
dansstudio, sportschool	100 m2 bvo	3,0	4,0	95%	
squashbanen	baan	1,0	2,0	90%	Met wedstrijdfunctie: + 0,1- 0,2 pp. per bezoekersplaats
tennisbanen	baan	2,0	3,0	90%	Met wedstrijdfunctie: + 0,1- 0,2 pp. per bezoekersplaats
golfbaan	hole	6,0	8,0	95%	
bowlingbaan, biljart- snookerzaal	baan/tafel	1,5	2,5	95%	
stadion	zitplaats	0,06	0,40	99%	
zwembad	100 m2 opp. bassin	9,0	11,0	90%	Met wedstrijdfunctie: + 0,1- 0,2 pp. per bezoekersplaats
schietvereniging	100 m2 bvo	6,0	7,0	95%	
manege	box	0,3	0,8	90%	

Zorgvoorzieningen functie	eenheid	parkeernorm		aandeel bezoekers	opmerkingen
		min.	max.		
ziekenhuis	bed	1,5	1,7	65%	bij vaste bezoektijden bovengrens hanteren
arts, maatschap, therapeut, consultatiebureau, gezondheidscentrum	behandelkamer	1,5	2,5	65%	met een minimum van 3 parkeerplaatsen per praktijk
apotheek	100 m2 bvo	2,0	2,5	90%	

Onderwijsvoorzieningen functie	eenheid	parkeernorm		aandeel bezoekers	opmerkingen
		min.	max.		
beroepsonderwijs dag (MBO, ROC, WO, HBO)	collegezaal	18,0	22,0	95%	totale parkeervraag = collegezalen + leslokaal
beroepsonderwijs dag (MBO, ROC, WO, HBO)	leslokaal	5,0	7,0	75%	
voorbereidend dagonderwijs (Vwo, Havo, Vmbo)	leslokaal	0,5	1,5	5%	leslokaal = circa 30 zitplaatsen
avondonderwijs	student(capaciteit)	0,5	1,0	95%	
basisonderwijs	leslokaal	0,5	1,0	5%	exclusief Kiss & Ride
crèche, peuterspeelzaal, kinderdagverblijf	arbeidsplaats	0,6	1,0	5%	exclusief Kiss & Ride
Kiss & Ride basisonderwijs	100 leerlingen	5,5	8,0	-	

Overige voorzieningen functie	eenheid	parkeernorm		aandeel bezoekers	opmerkingen
		min.	max.		
volkstuin	perceel	0,3	0,5	100%	
religiegebouw (kerk, moskee, synagoge, etc.)	zitplaats / gebedsplaats	0,1	0,3	95%	
begraafplaats, crematorium	gelijktijdige begrafenis / crematie	15,0	30,0	95%	
themapark, pretpark	ha. netto terrein	4,0	12,0	99%	
overdekte speeltuin, hal	100 m2 bvo	4,0	12,0	90%	
speelautomatenhal	100 m2 bvo	3,0	5,0	90%	
jachthaven	ligplaats	0,5	1,0	90%	

Bijlage 2 Aanwezigheidspercentages Zoetermeer - uitgebreide lijst

Uitgebreide lijst aanwezigheidspercentages	Werkdag- overdag	Werkdag- middag	Werkdag- avond	Koop- avond	Zaterdag- middag	Zaterdag- avond	Zondag- middag
functie: wonen							
woningen (gestapeld en niet gestapeld)	50%	60%	100%	90%	60%	60%	70%
seniorenwoning	80%	80%	100%	90%	80%	100%	100%
kamer verhuur	50%	60%	100%	90%	60%	60%	70%
verpleeg- ,verzorgingstehuis	80%	80%	100%	90%	80%	100%	100%
functie: winkels							
winkels Stadshart, Dorpsstraat, wijk- en buurcentra	30%	70%	20%	100%	100%	0%	0%
supermarkt	30%	70%	20%	100%	100%	0%	0%
grootschalige detailhandel	30%	70%	20%	100%	100%	0%	0%
bouwmarkt, tuincentrum	30%	70%	20%	100%	100%	0%	0%
showroom (auto's, boten, etc.)	30%	70%	20%	100%	100%	0%	0%
(week)markt	100%	100%	0%	0%	100%	0%	0%
functie: werkgelegenheid							
kantoren	100%	100%	5%	10%	5%	0%	0%
arbeidsextensieve, bezoekersextensieve bedrijven	100%	100%	15%	15%	15%	0%	0%
arbeidsintensieve, bezoekersextensieve bedrijven	100%	100%	15%	15%	15%	0%	0%
bedrijfsverzamelgebouw	100%	100%	5%	10%	5%	0%	0%
evenementenhal, beursgebouw, congresgebouw	100%	100%	50%	50%	50%	50%	50%
functie: horecavoorzieningen							
café, bar	30%	40%	90%	85%	75%	100%	45%
cafetaria	30%	40%	100%	100%	75%	100%	45%
discotheek	0%	0%	0%	80%	0%	100%	0%
restaurant	30%	40%	90%	95%	70%	100%	40%
hotel, pension	40%	40%	100%	100%	100%	100%	100%
stationshoreca	100%	100%	80%	100%	100%	80%	100%
fastfood	80%	80%	100%	100%	80%	100%	80%

functie: sociaal culturele voorzieningen							
museum, galerij, toonzaal	20%	45%	0%	0%	100%	0%	90%
bibliotheek	30%	70%	100%	70%	75%	0%	0%
bioscoop, theater, schouwburg	15%	30%	90%	90%	60%	100%	60%
sociaal cultureel centrum, wijkgebouw, verenigingsgebouw	10%	40%	100%	100%	60%	90%	25%
functie: sportvoorzieningen							
gymlokaal	30%	50%	100%	90%	100%	90%	85%
sporthal (binnen)	30%	50%	100%	90%	100%	90%	85%
sportveld (buiten)	10%	40%	100%	100%	100%	10%	100%
dansstudio, sportschool	30%	50%	100%	90%	100%	90%	85%
squashbaan	10%	40%	100%	100%	60%	100%	60%
tennisbaan	10%	40%	100%	100%	60%	100%	60%
golfbaan	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
bowlingbaan, biljart- snookerzaal	10%	40%	100%	100%	60%	100%	100%
Stadion	10%	10%	100%	10%	50%	100%	100%
zwembad	100%	80%	100%	100%	100%	80%	100%
schietvereniging	30%	50%	100%	100%	100%	100%	100%
manege	10%	40%	100%	100%	100%	60%	100%
functie: zorgvoorzieningen							
ziekenhuis	85%	100%	40%	50%	25%	40%	40%
arts, maatschap, therapeut, consultatiebureau, gezondheidscentrum	100%	100%	30%	15%	15%	5%	5%
apotheek	100%	100%	30%	15%	15%	5%	5%
functie: onderwijsvoorzieningen							
beroepsonderwijs dag (MBO, ROC, WO, HBO)	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%
beroepsonderwijs dag (MBO, ROC, WO, HBO)	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%
voorbereidend dagonderwijs (Vwo, Havo, Vmbo)	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%
avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%
basisonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%
crèche, peuterspeelzaal, kinderdagverblijf	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%
Kiss & Ride	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%

functie: overige voorzieningen							
volkstuin	5%	50%	75%	40%	100%	40%	80%
religiegebouw (kerk, synagoge, etc.)	10%	20%	70%	10%	10%	100%	70%
religiegebouw (moskee)	10%	100%	70%	10%	100%	100%	70%
begraafplaats / crematorium	100%	100%	10%	5%	100%	5%	10%
themapark / pretpark	30%	100%	100%	100%	100%	80%	100%
overdekte speeltuin / hal	30%	100%	100%	100%	100%	80%	100%
speelautomatenhal	50%	100%	100%	100%	100%	80%	100%
jachthaven	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Bijlage 3 maatvoering parkeervakken

Maatvoering parkeren gebouwde voorzieningen

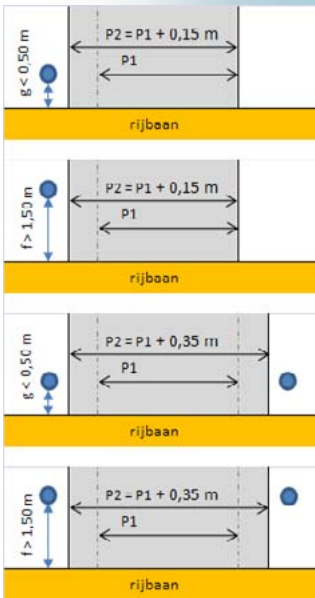
De parkeervakbreedte in parkeergarages is afhankelijk van het gebruikstype. Bij winkelcentra moeten de vakken bijvoorbeeld breder zijn dan bij garages voor personeel. Als een goed comfort wordt nagestreefd kan worden uitgegaan van de afmetingen in tabel 11. Deze afmetingen zijn ontleend aan de uitgave Praktijkboek Parkeergarages (april 2007).

Tabel 11: Breedte van parkeervakken

Soort garage	Minimale breedte parkeervak (P1)	Extra bij een wand of kolom	Extra bij wand of kolom aan weerszijden
parkeergarage voor winkelend publiek, kortparkeerders bij ziekenhuizen	2,50 - 2,60 m.	0,15 m	0,35
stallinggarage voor personeel van bedrijven of bewoners	2,40 - 2,50 m	0,15 m	0,35

Als er sprake is van wanden naast de parkeervakken dan moeten deze afmetingen worden opgehoogd met breedtetoeslagen, zoals vermeld in NEN 2443. De breedtetoeslag bedraagt voor één zijwand 0,15 m en bij twee wanden 0,35 m. Deze breedtetoeslag geldt conform NEN 2443 ook als er kolommen binnen 0,50 m van de rijbaan staan of als de afstand tot de kolom vanaf de rijbaan groter is dan 1,50 m. Deze toeslag is vereist vanwege extra manoeuvreerruimte of uitstapruimte. Hoewel er dus een klein gebied is waar kolommen geplaatst kunnen, zonder rekening te houden met een breedtetoeslag, is het beter in het geval er wanden of kolommen aanwezig zijn om de breedtetoeslag altijd op te nemen.

Voor het parkeercomfort zijn tevens de breedte van de parkeerweg en de parkeerhoek relevant. Uitgangspunt is dat de parkeerweg voldoende breed dient te zijn waardoor de bereikbaarheid van de parkeervoorziening gewaarborgd is. Gegevens over rijbaanbreedte en de onderling relatie met de parkeerhoek en de vakbreedte staan met overzichtelijke tabellen beschreven in NEN 2443.



Tevens dient rekening te worden gehouden met extra ruimte die mogelijk benodigd is om achter een parkeervak liggende toegangen te kunnen bereiken. De ruimte die benodigd is om langs een geparkeerd voertuig te lopen om bijvoorbeeld een berging te bereiken dient als extra ruimte opgenomen te worden en maakt geen deel uit van de genoemde minimale parkeervakbreedte.

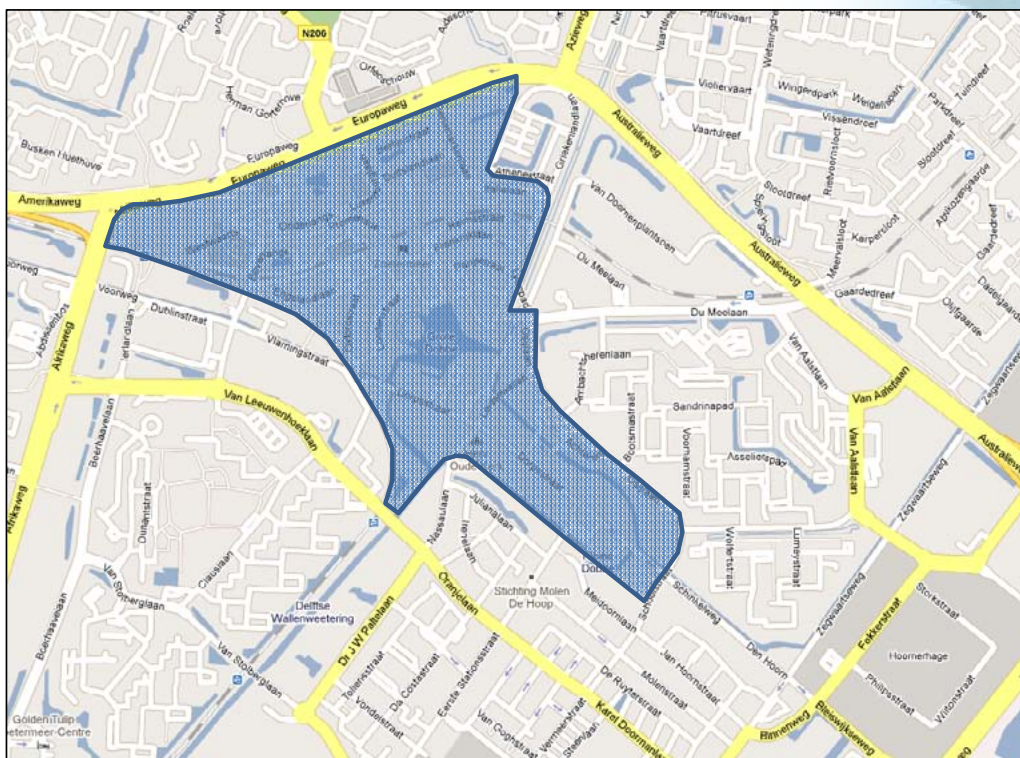
Maatvoering straatparkeren

In het geval een openbare parkeerplaats op maaiveld wordt gerealiseerd dient een parkeervak in het geval van haaksparkeren minimaal de afmeting van 2,40 meter (bij voorkeur 2,50 m.) bij 5,00 meter te hebben. De breedtetoeslagen die van toepassing zijn bij gebouwde voorzieningen (tabel 11) zijn ook van toepassing bij straatparkeerplaatsen. Langsparkeervakken hebben de afmeting van minimaal 2,00 bij 5,50 meter. Bij voorkeur wordt een parkeervaklengte van 6,0 meter toegepast.

Maatvoering gehandicaptenparkeerplaatsen

Indien de afmetingen van een algemene gehandicaptenparkeerplaats bij haaksparkeren ten minste 3,50 meter breed en ten minste 7,50 meter lang bedragen. Indien het mogelijk is een deel van de rijbaan (minimaal 2,50 meter) te gebruiken voor het, aan de achterzijde van het voertuig, in- en uit stappen, dan bedraagt de minimale lengte van het parkeervak 5,0 meter. Voorwaarde hierbij is dat de rijbaan voldoende vlak is om dit mogelijk te maken. Gehandicaptenparkeerplaatsen worden nooit in langsparkeerstroken aangelegd. Deze minimale afmetingen voor gehandicaptenparkeerplaatsen zijn ontleend aan de Beleidsnota Toegankelijkheid Zoetermeer.

Bijlage 4 Gebiedsafbakening Stadshart / Dorpsstraat



Bijlage 5 indicatie tarief parkeerbijdrage

	eenheidsprijs		Gemiddelde (afgerond)
	min	max	
Maaiveld onoverdekt	€ 1.290	€ 2.500	€ 2.000
Maaiveld overdekt	€ 12.690	€ 16.460	€ 14.000
Maaiveld half verdiept	€ 15.120	€ 18.560	€ 16.000
1-laags parkeergarage half verdiept onder een gebouw	€ 9.770	€ 12.760	€ 11.000
1-laags parkeergarage geheel verdiept onder een gebouw	€ 13.350	€ 16.740	€ 15.000
2-laags parkeergarage geheel verdiept onder een gebouw	€ 15.700	€ 19.680	€ 17.500
Parkeerterrein op dak via hellingbaan	€ 7.240	€ 9.000	€ 8.000
Bovengrondse gebouwde parkeervoorziening	€ 16.000	€ 22.000	€ 19.000
Ondergrondse gebouwde parkeervoorziening	€ 28.000	€ 35.000	€ 30.000

De bovengenoemde eenheidsprijzen voor de stichtingskosten van de verschillende uitvoering van parkeerplaatsen zijn grotendeels ontleend aan de ervaringscijfers uit de uitgave Parkeeroplossingen en Bouwkosten 2009 (Inbo 2009). Strikt genomen dienen daar nog beheerskosten bij te worden opgeteld. Maar aan de andere kant kunnen er in gereguleerd gebied ook inkomsten tegenover staan.

In de parkeernormen wordt onderscheid gemaakt tussen parkeerplaatsen voor eigen gebruik en plaatsen voor bezoekers. Plaatsen voor eigen gebruik zijn veel moeilijker te 'exploiteren' dan plaatsen voor bezoekers. Bezoekers komen incidenteler, blijven korter en zijn bereid meer te betalen. Bovendien is met bezoekers makkelijker dubbelgebruik te realiseren. Daarom kan bij parkeerplaatsen voor bezoekers met een mindere vergoeding volstaan worden, bijvoorbeeld 50% reductie.

Opmerkingen:

- Alle genoemde bedragen zijn exclusief BTW.
- In de genoemde bedragen is nog geen rekening gehouden met de grondprijs. Als deze grondkosten meegenomen worden dat dient men er rekening mee te houden dat voor de realisatie van een parkeerplaats ongeveer 25 m2 nodig is. Dit is inclusief de benodigde ruimte om de parkeerplaats te kunnen bereiken.

Bijlage 6 Rekenvoorbeelden

Rekenvoorbeeld 1: Ontwikkeling restaurant

Een Zoetermeerse ondernemer wil een restaurant realiseren. Het restaurant zal een oppervlakte krijgen van 184 m² bvo.

De parkeernorm voor een restaurant (buiten Stadshart/Dorpsstraat) is: 12 – 14 pp. per 100 m² bvo (aandeel bezoek 80%). Conform de Zoetermeerse parkeernormering betekent dit dat er minimaal 22,1 parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden. Ten behoeve van deze ontwikkeling is dus het uitgangspunt dat 23 parkeerplaatsen (af-ronding naar boven) op eigen terrein gerealiseerd dienen te worden, waarvan 80% (= 19 parkeerplaatsen) voor bezoekers.

De ondernemer zal volgens de plannen op eigen terrein 20 parkeerplaatsen realiseren ten behoeve van zijn personeel en klanten. De ondernemer constateert dat er aan de openbare weg, direct voor het plangebied, 9 parkeerplaatsen zijn die overdag gebruikt worden, maar 's avonds altijd leeg staan. Deze plaatsen kunnen volgens de ondernemer in de avonduren gebruikt worden door zijn klanten.

De ondernemer dient een aanvraag voor een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen in met een verzoek tot ontheffing van de parkeereis, met daarin opgenomen aanvullende onderbouwing, waaruit blijkt dat:

- het realiseren van (extra) parkeerplaatsen op eigen terrein of aanpassing van het bouwplan niet mogelijk is;
- de parkeerbehoefte middels een privaatrechtelijke overeenkomst niet elders in de omgeving kan worden gecompenseerd.
- Een onafhankelijk parkeeronderzoek waaruit blijkt dat de bedoelde parkeerplaatsen uitsluitend doordeweeks overdag gebruik worden.

Omdat er in de directe omgeving mogelijkheden in de openbare ruimte zijn (maai-veld niveau) besluit het college tot het verlenen van een ontheffing, al dan niet onder de voorwaarden van een financiële bijdrage.

Rekenvoorbeeld 2: Verbouwing woning

Er komt bij VTH een vergunningaanvraag binnen voor de uitbreiding van een woning in de vorm van een serre met een vloeroppervlak van 30 m² bvo. De huidige (grond-gebonden woning) heeft een oppervlakte van 105 m². Met de uitbreiding van de serre wordt het totale toekomstige oppervlak van de woning 135 m² bvo.

Conform de Zoetermeerse normering heeft deze woninguitbreiding tot gevolg dat de woning in een hogere 'staffel' komt voor wat betreft het aantal te realiseren parkeerplaatsen.

Minimale parkeernorm (niet gestapelde woning) met oppervlak van 105 m2 bvo:
1,5 pp.

Minimale parkeernorm (niet gestapelde woning) met oppervlakte van 135 m2 bvo:
1,7 pp.

Volgens de parkeernormering bedraagt het aantal extra te realiseren parkeerplaatsen 0,2. In de uitvoeringsregels in de nota Parkeernormen is opgenomen dat, indien bij een uitbreiding van een functie de parkeervraag maximaal 0,5 parkeerplaatsen bedraagt, hiervoor vrijstelling wordt gegeven. De vergunningaanvraag is voor wat betreft parkeren akkoord.

Rekenvoorbeeld 3: Ontwikkeling appartementen en kantoorruimte

Aan de rand van Zoetermeer worden 25 appartementen gerealiseerd (ieder 115 m2 bvo). In de plint van het appartementencomplex komt een apotheek (190 m2 bvo), een huisarts (met 1 behandelkamer) en kantoorruimte (80 m2 bvo) ten behoeve van een makelaarskantoor.

Volgens de nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels van de gemeente Zoetermeer blijkt dat de te hanteren norm voor woningen met een dergelijke oppervlakte minimaal 1,5 parkeerplaats is. Een apotheek heeft een minimale parkeervraag van 2,0 pp. per 100 m2 bvo en voor een huisarts met één behandelkamer geldt minimaal 3,0 pp. per praktijk. Omdat in dit stadium al bekend is dat er een makelaarskantoor (zijnde met baliefunctie) zich zal gaan vestigen, wordt de bovengrens voor de bandbreedte voor kantoren aangehouden van minimaal 2,5 pp. per 100 m2 bvo.

Uit de gemeentelijke toets blijkt:

Totaaloverzicht - Aandeel vast + Aandeel bezoek		Parkeernorm gemeente		Aantal pp	Werkdag	Werkdag	Werkdag	Koop-	Zaterdag	Zaterdag	Zondag
Aantal	Eenheden	Norm pp	per eenheid	vlgs. Norm	overdag	middag	avond	avond	middag	avond	middag
functies											
appartementen	25 appartementen (115 m2)	1,5	per woning	38	19	23	38	34	23	23	26
apotheek	190 m2 bvo	2,0	per 100 m2 bvo	4	4	4	1	1	1	0	0
huisarts	1 behandelkamer	3,0	min. per praktijk	3	3	3	1	0	0	0	0
kantoren	80 m2 bvo	2,5	per 100 m2 bvo	2	2	2	0	0	0	0	0
			totaal zonder dg	46	28	31	40	35	24	23	27
Totaaloverzicht - Aandeel vast		Parkeernorm gemeente		Aantal pp	Werkdag	Werkdag	Werkdag	Koop-	Zaterdag	Zaterdag	Zondag
Aantal	Eenheden	Norm pp	% vast	vlgs. Norm	overdag	middag	avond	avond	middag	avond	middag
functies											
appartementen	25 appartementen (115 m2)	1,2	nvt	per woning	30	15	18	30	27	18	21
apotheek	190 m2 bvo	2,0	10%	per 100 m2 bvo	0	0	0	0	0	0	0
huisarts	1 behandelkamer	3,0	35%	min. per praktijk	1	1	1	0	0	0	0
kantoren	80 m2 bvo	2,5	85%	per 100 m2 bvo	2	2	2	0	0	0	0
			totaal zonder dg	33	18	21	31	27	18	18	21
Totaaloverzicht - Aandeel bezoek		Parkeernorm gemeente		Aantal pp	Werkdag	Werkdag	Werkdag	Koop-	Zaterdag	Zaterdag	Zondag
Aantal	Eenheden	Norm pp	% bezoek	vlgs. Norm	overdag	middag	avond	avond	middag	avond	middag
functies											
appartementen	25 appartementen (115 m2)	0,3	nvt	per woning	8	4	5	8	7	5	5
apotheek	190 m2 bvo	2,0	90%	per 100 m2 bvo	3	3	3	1	1	1	0
huisarts	1 behandelkamer	3,0	65%	min. per praktijk	2	2	2	1	0	0	0
kantoren	80 m2 bvo	2,5	15%	per 100 m2 bvo	0	0	0	0	0	0	0
			totaal zonder dg	13	9	10	9	8	5	5	6

Voor de toekomstige functies zijn, zonder toepassing van dubbelgebruik, 40 parkeerplaatsen benodigd. Op basis van de rekenregels voor dubbelgebruik (dg) van parkeergelegenheid wordt vastgesteld dat er op het maatgevend moment 'werkdag avond' minimaal 40 parkeerplaatsen benodigd zijn. Het maatgevend moment voor het aandeel vaste gebruikers (met dg) is: werkdag avond 31 pp. Het maatgevend moment voor aandeel bezoek (met dg) is: werkdag middag 10 pp. Dit betekent dat minimaal 10 van de te realiseren parkeerplaatsen openbaar toegankelijk moeten zijn. De ontwikkelaar heeft een vergunningaanvraag ingediend waarbij voorzien is in de realisatie van 25 parkeerplaatsen in een gebouwde parkeervoorziening onder het complex. Deze parkeerplaatsen zijn openbaar toegankelijk. Daarnaast zijn 15 parkeerplaatsen binnen het plangebied op maaiveld opgenomen. De ingediende vergunningaanvraag wordt voor wat betreft het parkeren akkoord bevonden.

Rekenvoorbeeld 4: Voormalig hotel wordt sportschool

Een voormalige hotel zal worden omgebouwd tot een sportschool. Het hotel had 14 kamers met een totale oppervlakte van 400 m2 bvo. Uit de gemeentelijke toets blijkt dat het voormalige hotel (berekend op basis van de huidige norm) een minimale parkeervraag van 9,8 parkeerplaatsen had.

Totaaloverzicht - Aandeel vast + Aandeel bezoek			Parkeernorm gemeente			Aantal pp	Werkdag	Werkdag	Werkdag	Koop-	Zaterdag	Zaterdag	Zondag
Aantal	Eenheden		Norm pp	% vast	per eenheid	vlgs. Norm	overdag	middag	avond	avond	middag	avond	middag
functies													
hotel	14	kamer	0,7	-	per kamer	9,8	3,9	3,9	9,8	9,8	9,8	9,8	9,8
					totaal zonder dg	9,8	3,9	3,9	9,8	9,8	9,8	9,8	9,8
Totaaloverzicht - Aandeel vast													
Aantal	Eenheden		Norm pp	% vast	per eenheid	vlgs. Norm	overdag	middag	avond	Koop-	Zaterdag	Zaterdag	Zondag
functies													
hotel	14	kamer	0,7	10%	per kamer	1,0	0,4	0,4	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
					totaal zonder dg	1,0	0,4	0,4	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
Totaaloverzicht - Aandeel bezoek													
Aantal	Eenheden		Norm pp	% bezoek	per eenheid	vlgs. Norm	overdag	middag	avond	Koop-	Zaterdag	Zaterdag	Zondag
functies													
hotel	14	kamer	0,7	90%	par kamer	8,8	3,5	3,5	8,8	8,8	8,8	8,8	8,8
					totaal zonder dg	8,8	3,5	3,5	8,8	8,8	8,8	8,8	8,8

De sportschool heeft de volgende parkeervraag:

Totaaloverzicht - Aandeel vast + Aandeel bezoek			Parkeernorm gemeente			Aantal pp	Werkdag	Werkdag	Werkdag	Koop-	Zaterdag	Zaterdag	Zondag
Aantal	Eenheden		Norm pp	% vast	per eenheid	vlgs. Norm	overdag	middag	avond	avond	middag	avond	middag
functies													
sportschool	400	m2 bvo	3,0	-	per 100 m2 bvo	12	4	6	12	11	12	11	10
					totaal zonder dg	12	4	6	12	11	12	11	10
Totaaloverzicht - Aandeel vast													
Aantal	Eenheden		Norm pp	% vast	per eenheid	vlgs. Norm	overdag	middag	avond	Koop-	Zaterdag	Zaterdag	Zondag
functies													
sportschool	400	m2 bvo	3,0	5%	per 100 m2 bvo	1	0	0	1	1	1	1	1
					totaal zonder dg	1	0	0	1	1	1	1	1
Totaaloverzicht - Aandeel bezoek													
Aantal	Eenheden		Norm pp	% bezoek	per eenheid	vlgs. Norm	overdag	middag	avond	Koop-	Zaterdag	Zaterdag	Zondag
functies													
sportschool	400	m2 bvo	3,0	95%	per 100 m2 bvo	11	3	6	11	10	11	10	10
					totaal zonder dg	11	3	6	11	10	11	10	10

Uit de parkeereisberekening blijkt dat de nieuwe sportschool een parkeervraag van minimaal 12 parkeerplaatsen heeft. De maatgevende momenten zijn de werkdag avond en de zaterdagmiddag. Dit betekent dat minimaal 3 parkeerplaatsen ($12 - 9,8 = 2,2$) extra moeten worden gerealiseerd.

Het voormalige hotel had 5 parkeerplaatsen op eigen terrein. De rest van de parkeervraag werd afgewikkeld op de openbare ruimte. De sportschool zal deze 5 parkeerplaatsen handhaven en wil voor wat betreft de extra parkeervraag een beroep doen op de gemeente.

Indien blijkt dat de extra parkeervraag van 3 parkeerplaatsen voor bezoekers echt niet op eigen terrein kan worden opgelost (door bijvoorbeeld aanpassing van het bouwplan) en de gemeente ziet mogelijkheden om de behoefte aan parkeerplaatsen op te vangen in de directe omgeving, dan zal in principe de sportschool een vergoeding gevraagd worden.

Rekenvoorbeeld 5: Sloop en nieuwbouw woonwijk

In een bestaande woonwijk worden 50 woningen gesloopt. Deze woningen maken plaats voor 60 nieuwe woningen in dezelfde oppervlaktecategorie (norm 1,5 per woning). Conform de berekenwijze uit par. 3.2.5 betekent dit dat een eventueel tekort uit het verleden voor bezoekersparkeren niet hoeft te worden gecompenseerd. Tenminste dient wel het gebruikersdeel op eigen terrein te worden gerealiseerd. Het (fictieve) bezoekersdeel dat in de bestaande situatie in de openbare ruimte wordt opgevangen bedraagt $0,3 \times 50 \text{ woningen} = 15 \text{ pp.}(\times 2)$.

De parkeereis behorende bij de toekomstige woonfuncties bedraagt: gebruikersdeel (y_1) = 72 pp./ bezoekersdeel (y_2) = 18 pp.

Het bezoekersdeel van de nieuwe woonfuncties is groter dan in de bestaande situatie ($y_2 > x_2$). In de toekomstige situatie dienen dus tenminste $72 + (18 - 15) = 75 \text{ pp.}$ op eigen terrein te worden gerealiseerd.

Bijlage 7 richtlijn fietsparkeervoorzieningen

<u>Winkels</u>	Eenheid	richtlijn stalplaatsen	
Functie		min.	max.
Stadshart/Dorpsstraat	100 m2 bvo	7	8
groot wijkwinkelcentrum	100 m2 bvo	5	7
buurtwinkelcentrum	100 m2 bvo	6	8

<u>Werkgelegenheid</u>	Eenheid	richtlijn stalplaatsen	
Functie		min.	max.
kantoren (met baliefunctie)	per balie	2	4

<u>Vrije tijd</u>	Eenheid	richtlijn stalplaatsen	
Functie		min.	max.
theater	100 bezoekerscapaciteit grootste zaal	20	25
concertzaal	100 bezoekerscapaciteit grootste zaal	25	35
bioscoop	100 bezoekerscapaciteit grootste zaal	25	30
stedelijke discotheek	100 bezoekers topdag	25	35
niet-stedelijke discotheek	100 bezoekers topdag	5	15
recreatiegebied	100 bezoekers topdag	20	40
attractiepark	100 bezoekers topdag	15	30
museum	100 bezoekers topdag	1	3
sporthal	100 bezoekerscapaciteit	35	45
sportveld met tribune	100 bezoekerscapaciteit	20	30
sportveld zonder tribune	wedstrijdveld	20	30
zwembad	100 m2 wateroppervlak	15	20

<u>Zorgvoorzieningen</u>	eenheid	richtlijn stalplaatsen	
functie		min.	max.
stedelijk ziekenhuis	100 bedden	20	40
regionaal ziekenhuis	100 bedden	15	30
verpleeghuis	100 bedden	5	15

<u>Onderwijsvoorzieningen</u>	eenheid	richtlijn stalplaatsen	
functie		min.	max.
kinderdagverblijf	10 kinderen	1	3
basisschool	100 leerlingen	30	40
voorgezet onderwijs	100 leerlingen	60	70
hoger onderwijs	100 leerlingen	40	60

<u>Overige voorzieningen</u> functie	eenheid	richtlijn stalplaten	
		min.	max.
kerk, moskee	100 kerk-/moskeegangers	5	15
regulier streekvervoer (afhankelijk van vervoerspotentieel)	halte	3	30