

## Nota Parkeernormering gemeente Ede

Ruimtelijke Ontwikkeling en Grondzaken

26 september 2017

Inleiding

Artikel 1 Begripsbepaling 3

Artikel 2 Toetsingsprotocol 4

Artikel 3 Parkeereis 4

Artikel 4 Laden/lossen en halen/brengen bij scholen 5

Artikel 5 Maatvoering 5

Artikel 6 Aanpassen bouwplan 6

Artikel 7 Parkeervraag opvangen in de openbare ruimte 6

Artikel 8 Afkoopsom 6

Artikel 9 Hardheidsclausule 7

Artikel 10 Slotbepalingen 7

Toelichting 8

Bijlage 1 Lijst parkeernormen

Bijlage 2 Kaarten met gebiedsindeling

Bijlage 3 Eisen parkeeronderzoek

Bijlage 4 Parkeren van fietsen

### Nota Parkeernormering

Inleiding

In deze Nota is het geactualiseerde Edese parkeernormenbeleid vastgelegd. Het gaat daarbij om de parkeereis die gesteld wordt aan een bouwplan waarbij een verandering in omvang en/of verandering in functie optreedt dan wel sprake is van een bestemmingswijziging.

Het doel van deze Nota is voorkomen dat bij de ontwikkeling van nieuwe bouwplannen een te hoge parkeerdruk ontstaat en dat dit resulteert in overlast voor de omgeving. Om dit doel te bereiken staat in deze Nota beschreven hoeveel parkeerplaatsen bij een bouwplan gerealiseerd moeten worden. Alle parkeerplaatsen moeten hierbij in beginsel in het plangebied gerealiseerd worden. Bovendien wordt aangegeven welke mogelijkheden bestaan om af te wijken van de gestelde parkeereis. Deze mogelijkheden om af te wijken zijn beschreven met daarbij de voorwaarden en redenen waarom een afwijking al dan niet mogelijk is.

In de bestemmingsplannen, die in het kader van de Wro worden gemaakt, is een verwijzing naar voorliggende Nota Parkeernormering opgenomen.

In deze Nota wordt de procedure artikelsgewijs uiteengezet. Hiermee wordt duidelijk dat de verschillende stappen in de procedure volgtijdelijk genomen worden.

### Artikel 1 Begripsbepaling

Dit artikel geeft de betekenis van enkele belangrijke begrippen die in deze Nota worden gebruikt.

<b>Brutovloeroppervlak (BVO)</b>	De bruto vloeroppervlakte van een ruimte, of van een groep van ruimten, is de oppervlakte gemeten op vloerniveau langs de buitenomtrek van de opgaande scheidingsconstructies, die de desbetreffende ruimte of een groep van ruimten omhullen. Ook ruimten welke een hoogte hebben van minder dan 1,50 meter (met uitzondering van kruipruimtes) worden meegeteld. Inpandig gebouwde parkeervoorzieningen maken geen deel uit van het BVO. De oppervlakte van een trapgat, een liftschacht, leidingschacht op elk vloerniveau en een vrijstaande uitwendige kolom (indien deze groter is dan 0,5 m <sup>2</sup> ) behoren tot de BVO. De oppervlakte van buitenruimten zoals loggia's, balkons, niet gesloten galerijen, dakterrassen en dergelijke worden niet tot de BVO van een gebouw gerekend.
<b>Compensatie parkeerplaatsen</b>	Het aantal parkeerplaatsen dat aangelegd moet worden ter vervanging van de parkeerplaatsen die verdwijnen als gevolg van een bouwplan.
<b>Huidige functie</b>	De functie van een gebouw en/of de gronden die wijzigt als gevolg van de ontwikkeling van een nieuw bouwplan.
<b>Loopafstand</b>	De afstand hemelsbreed tussen een parkeerplaats en het adres van bestemming.
<b>Maatgevend moment</b>	Het moment in de week waarop de behoefte aan parkeerplaatsen bij een functie het grootst is, vastgesteld op basis van de aanwezigheidspercentages.
<b>Nieuwe functie</b>	De functie die een gebouw en/of de gronden krijgt als gevolg van de ontwikkeling van een nieuw bouwplan
<b>Omvang</b>	De omvang van een functie is het aantal eenheden waarmee de grootte van de functie in de parkeernormen wordt uitgedrukt. In veel gevallen is dit het bruto vloeroppervlak (BVO).
<b>Openbare parkeerplaats</b>	Een parkeerplaats die openbaar is en voor een ieder vrij toegankelijk is.
<b>Parkeereis</b>	De parkeereis is het aantal parkeerplaatsen dat op grond van de parkeernormen als verplichting opgelegd wordt bij de oplevering van een nieuw bouwplan.
<b>Parkeernorm</b>	Een parkeernorm is het door de gemeente vastgestelde aantal parkeerplaatsen bij een functie per vaste eenheid. De hoogte van de parkeernorm is afhankelijk van de ligging van de functie.

<b>Parkeerplaats</b>	Plaats waar een auto geparkeerd mag worden. Parkeren is het laten stilstaan van een voertuig anders dan gedurende de tijd die nodig is voor en gebruikt wordt tot het onmiddellijk in- of uitstappen van passagiers of voor het onmiddellijk laden of lossen van goederen
<b>Parkeervraag</b>	De parkeervraag is de behoefte aan parkeerplaatsen op het maatgevende moment bij een bepaalde functie in een bepaald gebied.
<b>Plangebied</b>	Dit is het gebied waarbinnen het bouwplan wordt uitgevoerd. Dit gebied kan ook de openbare ruimte rondom het bouwplan bevatten.

## Artikel 2 Toetsingsprotocol

Wanneer een bestemmings- en/of functiewijziging dan wel bouwaanvraag bij de gemeente Ede wordt ingediend, wordt het bouwplan getoetst volgens het bij deze Nota behorende toetsingsprotocol. Bij het besluit over de omgevingsvergunning kunnen de overwegingen die uit dit toetsingsprotocol naar voren komen, opgenomen.

Het toetsingsprotocol is opgenomen in de toelichting van dit artikel.

## Artikel 3 Parkeereis

1. Een bouwplan moet, afhankelijk van de omvang en de functie van het gebouw, binnen het plangebied voldoen aan het aantal parkeerplaatsen dat berekend wordt conform de lijst "Parkeernormen Gemeente Ede" die bij deze Nota hoort. Daarbij wordt rekening gehouden met aanwezigheidspercentages zoals die zijn aangegeven in de lijst "Parkeernormen Gemeente Ede". Indien meerdere functies binnen het plangebied aanwezig zijn, geldt dat het moment waarop de aanwezigheid het grootst is bepalend is voor de te hanteren parkeernorm.
2. Indien op een locatie het bouwplan zorgt voor een omvang- of functiewijziging, mag de parkeervraag van de huidige functie verminderd worden op de parkeervraag die berekend is op basis van de parkeernormen. Daarnaast dienen parkeerplaatsen die verdwijnen als gevolg van het bouwplan een-op-een gecompenseerd te worden. De parkeereis dient op basis van bovenstaande met de volgende formule berekend te worden:  
**Aantal parkeerplaatsen (parkeereis) = (parkeernorm nieuwe functie x omvang) – (parkeernorm huidige functie x omvang) + eventuele compensatie parkeerplaatsen**
3. Bij de parkeernormen is per functie het aandeel bezoekers opgenomen. Het bezoekersdeel dient te allen tijde openbaar toegankelijk te zijn voor bezoekers.
4. Indien een functie niet opgenomen is in de lijst met parkeernormen, dan wordt het meest actuele parkeerkcijfer van het CROW gehanteerd. Indien het een bandbreedte betreft, dan wordt het gemiddelde genomen van de cijfers. Indien de functie niet opgenomen is in de lijst met parkeercijfers van het CROW, dan wordt voor de betreffende functie door het college van burgemeester en wethouders (hierna: het college) een parkeernorm bepaald.
5. Voor alle functies geldt dat door het college gemotiveerd een andere parkeernorm vastgesteld kan worden dan in de lijst met parkeernormen is opgenomen.
6. Indien het mogelijk is dat een functie in de toekomst een andere invulling krijgt, wordt voor de parkeernorm uitgegaan van de maximaal mogelijke invulling.
7. De gemeente Ede is wat betreft de hoogte van de parkeernormen opgedeeld in deelgebieden (zie bijlage 2 voor de grenzen van de gebieden):
  - a. Stad Ede – centrum
  - b. Stad Ede – schil centrum
  - c. Stad Ede – stationsgebied
  - d. Stad Ede – rest bebouwde kom
  - e. Lunteren en Bennekom
  - f. Overige dorpen
  - g. Buitengebied
8. Het college kan de gebiedsindeling zoals genoemd in artikel 3 lid 7 wijzigen.

## Artikel 4 Laden/lossen en halen/brengen bij scholen

1. Indien de functie van een gebouw aanleiding geeft tot een te verwachten behoefte aan ruimte voor het laden of lossen van goederen, moet in deze behoefte in voldoende mate zijn voorzien in het plangebied. Manoeuvreren mag geen ernstige hinder opleveren in de openbare ruimte.
2. De te hanteren parkeernorm bij scholen bestaat uit twee delen:
  - a. een parkeernorm per leslokaal (vaste plaatsen);
  - b. een parkeernorm voor halen en brengen tijdens de reguliere haal- en brengtijden (mogen flexibele plaatsen zijn).
3. In de toelichting is opgenomen hoe de parkeernorm voor het halen en brengen bij scholen berekend dient te worden.

### **Artikel 5 Maatvoering**

1. Het aantal parkeerplaatsen dat volgt uit de parkeereis, moet na realisatie van het bouwplan beschikbaar zijn in het plangebied. Aan de afmetingen van de parkeerplaatsen wordt geacht te zijn voldaan indien:
  - a. de afmetingen van een parkeervak bij langsparkeren tenminste 2,00 meter breed en 6,00 meter lang bedragen (of minimaal 5,50 meter lang bedragen bij tussenvakken);
  - b. bij haaksparkeren tenminste 2,50 meter breed en 5,00 meter lang dan wel 4,50 meter lang met 0,50 meter overstek bedragen;
  - c. de afmetingen van een algemene gehandicaptenparkeerplaats bij haaksparkeren met een uitstapstrook langs het parkeervak tenminste 3,00 meter breed en zonder uitstapstrook tenminste 3,50 meter breed en tenminste 5,00 lang bedragen;
  - d. de functie voldoende bereikbaar is voor alle overige vervoersmiddelen;
  - e. de manoeuvreerruimte rondom deze plaatsen voldoet aan de richtlijnen van het CROW, zoals vastgelegd in het ASVV 2012.
2. Voor maatvoering die niet opgenomen is in deze notitie dient uitgegaan te worden van de meest recente richtlijnen van het CROW.

### **Artikel 6 Aanpassen bouwplan**

1. Indien in het plangebied niet wordt voldaan aan de parkeereis, moet het bouwplan aangepast worden, zodat:
  - a. minder parkeerplaatsen nodig zijn;
  - b. meer ruimte binnen het plangebied ontstaat voor de aanleg van voldoende parkeerplaatsen.
2. Het aangepaste bouwplan wordt vervolgens opnieuw getoetst aan de gemeentelijke parkeernormen en de daaruit volgende parkeereis.

### **Artikel 7 Parkeervraag opvangen in de openbare ruimte**

1. Indien, en nadat is gebleken dat, een bouwplan niet kan voldoen aan de parkeereis in het plangebied en het bouwplan redelijkerwijs niet kan worden aangepast teneinde alsnog de benodigde hoeveelheid parkeerplaatsen in het plangebied te realiseren, bestaat de mogelijkheid om te onderzoeken of het niet te realiseren aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte kan worden opgenomen.
2. Het parkeren als gevolg van het betreffende bouwplan kan slechts dan in de openbare ruimte worden opgenomen wanneer voldaan wordt aan de volgende voorwaarden:
  - a. De aanvrager heeft schriftelijk aangetoond dat het financieel, technisch en/of ruimtelijk niet mogelijk is in het plangebied aan de parkeereis te voldoen en;
  - b. Het bouwplan is door de gemeente beoordeeld als zijnde niet zodanig aanpasbaar dat de parkeereis in het plangebied kan worden gerealiseerd en;
  - c. De directe omgeving van het gebouw heeft op het maatgevende moment van het gebouw en na realisering van het gebouw een verwachte parkeerdruk tot 90%. Dit wordt middels een parkeeronderzoek in beeld gebracht. Het parkeeronderzoek wordt door de initiatiefnemer op eigen kosten uitgevoerd overeenkomstig de eisen in bijlage 3. Het college heeft de mogelijkheid om gemotiveerd afwijkende eisen te stellen aan een parkeeronderzoek.
3. Indien met behulp van een parkeeronderzoek aangetoond is dat het resterende gedeelte van de parkeereis in de openbare ruimte opgevangen kan worden, vervalt de verplichting om het resterende gedeelte van de parkeereis binnen het plangebied te realiseren.

### **Artikel 8 Afkoopsom**

1. Indien, en nadat is gebleken is dat, het bouwplan niet voldoet aan het gestelde in artikel 3, 4, 5, 6 en 7, bestaat de mogelijkheid de parkeereis af te kopen, onder de voorwaarden dat:
  - a. aantoonbaar niet voldaan kan worden aan het gestelde in artikel 3, 4, 5, 6 en 7, en;
  - b. de gemeente Ede aantoonbaar maakt dat de afkoopsom aangewend kan worden of reeds is aangewend voor het aanpakken van de toename in de parkeerdruk als gevolg van het bouwplan.
2. De gemeente Ede verplicht zich de geïnde afkoopsom aan te wenden om binnen 10 jaar na inning van de afkoopsom de parkeerdruk veroorzaakt door het bouwplan aan te pakken binnen een acceptabele loopafstand.
3. De hoogte van de afkoopsom per niet te realiseren parkeerplaats bedraagt:

- a. € 25.000,00 in Ede Centrum, daar waar de gemeente zich verplicht binnen 10 jaar na inning van de afkoopsom een gebouwde parkeervoorziening te realiseren dan wel aan te tonen dat reeds gebouwde parkeervoorzieningen de parkeerbalans voor het centrum, inclusief de nieuwe ontwikkeling in evenwicht houdt;
  - b. € 5.000,00 in Ede Centrum, daar waar de gemeente Ede zich verplicht binnen 10 jaar na inning van de afkoopsom op maaiveld parkeerplaatsen te realiseren;
  - c. € 12.000,00 buiten Ede Centrum daar waar de gemeente Ede zich verplicht binnen 10 jaar na inning van de afkoopsom een bovengrondse gebouwde parkeervoorziening te realiseren;
  - d. € 2.500,00 buiten Ede Centrum daar waar de gemeente Ede zich verplicht binnen 10 jaar na inning van de afkoopsom maaiveld parkeerplaatsen te realiseren;
  - a. € 1.000,00 buiten Ede Centrum daar waar de gemeente Ede zich verplicht binnen 10 jaar na inning van de afkoopsom parkeerregulering in te stellen.
4. Indien de mogelijkheid ontstaat dat de gemeente een gebouwde parkeervoorziening kan realiseren anders dan beschreven in sub a en c, kan een afkoopsom worden vastgesteld van € 25.000,00 in geval van een ondergrondse garage of € 12.000,00 in geval van een bovengrondse garage.

#### **Artikel 9 Hardheidsclausule**

Het college kan afwijken van het bepaalde in de voorgaande artikelen, indien gemotiveerd sprake is van bijzondere maatschappelijke, culturele en/of economische belangen welke zwaarder wegen dan het voldoen aan het gestelde in artikel 3, 4, 5, 6, 7 en 8.

#### **Artikel 10 Slotbepalingen**

1. De 'Nota Parkeernormering gemeente Ede' treedt in werking op 5 oktober 2017.
2. Deze nota kan worden aangehaald als de 'Nota Parkeernormering'.
3. Initiatieven die voor de inwerkingtreding van de gewijzigde Nota Parkeernormering 26 september 2017 een positief principe besluit hebben gekregen, kunnen op basis van de parkeernormen uit de Nota Parkeernormering gemeente Ede d.d. 1 maart 2016 een uitgewerkt plan in procedure brengen. Initiatieven waar nog geen principebesluit is genomen of die in procedure worden gebracht na vaststelling van de aangepaste Nota Parkeernormering 26 september 2017 worden beoordeeld op basis van deze aangepaste Nota.

*Aldus vastgesteld in de vergadering van burgemeester en wethouders d.d. 26 september 2017, zaaknummer 76424.*

*J. van Delden  
secretaris  
L.J. Verhulst  
burgemeester*

## **Toelichting**

### **Algemeen**

Deze Nota bedoelt aansluiting te zoeken bij het rijksbeleid, zoals dat tot uitdrukking komt in:

1. De Nota Ruimte (17 mei 2005);
2. De Nota Mobiliteit (14 februari 2006).

Uit het rijksbeleid volgt dat mobiliteit beschouwd wordt als noodzakelijk voor economische en sociale groei. Daarbij houdt het rijk zich bezig met mobiliteitsvraagstukken die op landelijk niveau spelen en de provincie en gemeenten op regionaal en lokaal niveau. Mobiliteit als noodzaak voor economische en sociale groei betekent op lokaal niveau dat naast het rijden van auto's ook het parkeren een zwaarwegende factor is. In deze Nota is dan ook vastgelegd waaraan nieuw-, her- en verbouw ontwikkelingen moeten voldoen waar het gaat om parkeren en laden en lossen.

Het doel van deze Nota is ontwikkelingen binnen de gemeente Ede mogelijk te maken en de bijbehorende parkeervraag op te lossen met een minimale overlast voor andere gebruikers van de omgeving van de betreffende ontwikkeling.

In deze Nota wordt met het begrip "maatgevend moment" bedoeld het moment waarop de parkeerdruk van een bepaalde functie het grootst is. In geval van een menging van functies geldt als maatgevend moment het moment waarop de parkeerdruk van de gecombineerde functies samen het grootst is. Deze maatgevende momenten zijn per functie vastgesteld door het CROW in publicatie 317 en opgenomen in de, bij deze Nota behorende bijlage 3.

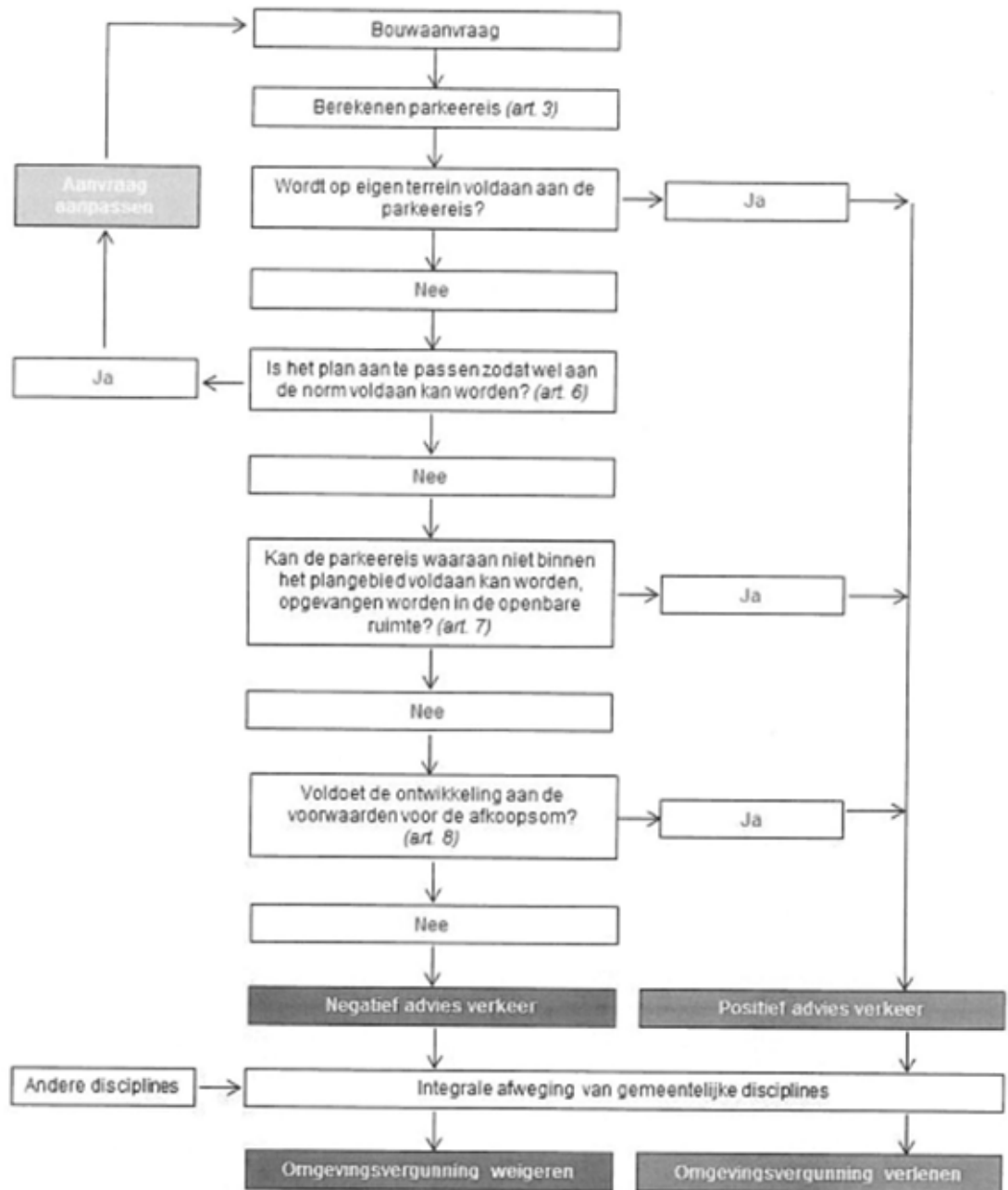
### **Artikel 1 Begripsbepaling**

In dit artikel wordt een aantal gebruikte begrippen in de Nota verduidelijkt.

### **Artikel 2 Toetsingsprotocol**

In geval van een bouwaanvraag wordt de toetsing op de parkeersituatie gedaan aan de hand van het toetsingsprotocol op de volgende pagina ('Toetsingsprotocol Parkeernormering Ede').

De eerste stap na de 'Bouwaanvraag' betreft 'Berekenen Parkeerbehoefte'. In dit geval komt de parkeerbehoefte overeen met de parkeereis zoals bedoeld in artikel 3. De berekening van de parkeereis wordt gedaan op basis van de bij deze Nota behorende parkeernormenlijst. In bijlage 1 is deze lijst met parkeernormen opgenomen. Deze lijst is gebaseerd op de parkeerkencijfers van het CROW (uitgave 317) en onderzoek binnen de gemeente Ede naar de parkeerdruk.



**Figuur 1** Toetsingsprotocol Parkeernormering Ede

**Artikel 3 Parkeereis**

In dit artikel wordt aangegeven hoe de gemeente Ede de parkeereis bepaald zoals bedoeld in het Toetsingsprotocol Parkeernormering (figuur 1).

Ad 1. In bijlage 1 van deze Nota is de lijst "Parkeernormen Gemeente Ede" opgenomen. In deze lijst is de hoeveelheid parkeerplaatsen aangegeven voor verschillende functies en gebieden. Ook is aangegeven wat de aanwezigheidspercentages zijn voor de verschillende functies. Met behulp van deze aanwezigheidspercentages wordt het mogelijke dubbelgebruik berekend en wordt tevens bepaald wat het maatgevende moment is voor het betreffende bouwplan.

Ad 2. In de parkeereis voor een nieuw bouwplan kan alleen de extra parkeervraag afgedwongen worden. Indien in de huidige situatie de parkeerdruk door de huidige functie al hoog is, kan niet geëist worden dat het nieuwe bouwplan de huidige parkeerproblematiek oplost.

Alle parkeerplaatsen die verdwijnen als gevolg van het bouwplan, dienen een-op-een gecompenseerd te worden.

Ad 3. Er is sprake van een openbaar toegankelijke parkeerplaats voor bezoekers wanneer de parkeerplaats vanaf een openbare weg rechtstreeks is te bereiken. Het aantal parkeerplaatsen voor bezoekers mag zich hierdoor niet op een afgesloten terrein bevinden. Daarnaast mogen er bij de parkeerplaatsen voor

bezoekers geen beperkingen in gebruik zijn, zoals een reservering op kenteken of een flexibele afsluiting middels een ketting of paaltje.

Ad 4. De hoogte van de parkeernormen is gebaseerd op de parkeerkencijfers van het CROW. Volgens de kencijfers van het CROW is de hoogte afhankelijk van de stedelijkheidsgraad waar de functie gelegen is alsmede de specifieke ligging in het gebied. Voor de gemeente Ede gelden – overeenkomstig de indeling van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) - de volgende stedelijkheidsgraden:

1. Stad Ede: klasse 2 ('sterk stedelijk', 1500 tot 2500 adressen per km<sup>2</sup>)
2. Bennekom / Lunteren: klasse 3 ('matig stedelijk', 1000 tot 1500 adressen per km<sup>2</sup>)
3. Overige kernen: klasse 5 ('niet stedelijk', minder dan 500 adressen per km<sup>2</sup>)

Ad 7. Omdat de parkeervraag verschilt tussen de verschillende gebieden in Ede is in de kaartbeelden die bij deze Nota behoren, aangegeven waar de grenzen liggen. Op basis van deze kaarten wordt bepaald welke parkeernorm voor een bepaald bouwplan geldig is.

Ad 8. In geval van nieuwbouw en uitbreidingen is het mogelijk dat een gebied in de huidige situatie nog tot het buitengebied hoort maar na realisering van de bouwactiviteiten tot het gebouwde gebied zou moeten behoren. Het college heeft de bevoegdheid de kaartbeelden op voorhand op deze situaties aan te passen.

#### **Artikel 4 Laden/lossen en halen/brengen bij scholen**

Ad 1: De onderhavige bepaling kan ertoe leiden dat een nieuw winkelcentrum wordt voorzien van een expeditiehof, respectievelijk een nieuw fabrieksgebouw van een laad- en losperron (met een op het fabrieksterrein gelegen, bijbehorende opstelstrook voor vrachtauto's).

Ad 2: De benodigde parkeerruimte voor het halen en brengen van leerlingen is slechts zeer korte tijd nodig. Het is niet gewenst het aantal parkeerplaatsen af te stemmen op deze korte piek, aangezien daardoor een overschot aan parkeerplaatsen kan ontstaan. Doordat het aantal benodigde parkeerplaatsen voor het halen en brengen bij scholen niet is opgenomen in de parkeernormen, moet de rekenmethode in figuur 2 gevolgd worden. Vastgesteld moet worden of deze parkeervraag in de directe omgeving opgevangen kan worden. Hierbij kan uitgegaan worden van dubbelgebruik van parkeerplaatsen.

#### **Rekenmethode voor halen en brengen bij basisscholen en kinderdagverblijven**

Totaal aantal parkeerplaatsen voor halen en brengen = aantal leerlingen x % leerlingen met auto x 0,5 x reductiefactor parkeerduur x reductiefactor aantal kinderen per auto

Reductiefactor parkeerduur:

- Groepen 1 t/m 3: 0,5
- Groepen 4 t/m 8: 0,25
- Kinderdagverblijf: 0,25

Reductiefactor aantal kinderen per auto:

- Groepen 1 t/m 3: 0,75
- Groepen 4 t/m 8: 0,85
- Kinderdagverblijf: 0,75

Percentage leerlingen dat wordt gebracht en gehaald:

- Groepen 1 t/m 3: 25%
- Groepen 4 t/m 8: 15%
- Kinderdagverblijf: 25%

**Figuur 2** Rekenmethode halen en brengen

#### **Artikel 5 Maatvoering**

Dit artikel geeft maatvoorschriften voor parkeervakken, omdat deze voorschriften niet kunnen worden gemist bij het afdwingen van een correcte naleving van artikel 1, 2 en 3. De verplichting in die artikelen om een bepaald aantal parkeerplaatsen in het plangebied aan te brengen zou immers gedeeltelijk kunnen worden ontdoken door alleen parkeervakken met afmetingen voor het kleinste type personenauto te maken. Een bijkomende reden voor het opnemen van maatvoorschriften voor parkeervakken is de wenselijkheid om de afwijkende maatvoering vast te leggen van parkeerplaatsen voor gehandicapten.

Om er daarnaast voor te zorgen dat alle aangelegde parkeerplaatsen ook daadwerkelijk gebruikt (kunnen) worden, moet de manoeuvreerruimte tussen de parkeervakken voldoen aan de richtlijnen van het

CROW. Parkeerplaatsen die niet goed bereikbaar zijn, zullen in de praktijk slechts zelden gebruikt worden. Dit zal er in het algemeen voor zorgen dat de parkeerdruk in de openbare ruimte toeneemt ook al wordt binnen het plangebied aan de parkeereis voldaan.

#### **Artikel 6 Aanpassen bouwplan**

Het uitgangspunt is dat een bouwplan in zijn eigen parkeerbehoefte kan voldoen. Indien binnen het plangebied onvoldoende parkeerplaatsen aangelegd kunnen worden, dan ligt in eerste instantie de verantwoordelijkheid bij de initiatiefnemer om te zorgen dat alsnog aan de parkeereis voldaan kan worden.

#### **Artikel 7 Parkeervraag opvangen in de openbare ruimte**

Voordat gekeken wordt of er in de openbare ruimte mogelijkheden zijn om de parkeervraag van een bouwplan op te vangen, moet aan een aantal voorwaarden voldaan zijn.

Ad 7a: Het is de verantwoordelijkheid van de aanvrager om aan te tonen dat de parkeereis niet redelijkerwijs in het plangebied kan worden opgelost. Om dit aan te tonen dient de aanvrager een exploitatieberekening te versturen naar de gemeente Ede, waaruit blijkt dat dit inderdaad het geval is.

Ad 7b: In de beoordeling van de parkeersituatie stelt de gemeente vast of het bouwplan op de betreffende locatie inderdaad niet de parkeereis in het plangebied kan oplossen. Bovendien besluit de gemeente of de aanvraag moet worden afgewezen of verder gezocht kan worden naar de overige oplossingen uit het 'Toetsingsprotocol Parkeernormering Ede'. Dit besluit moet van een onderbouwing voorzien zijn.

Ad 7c: De mogelijkheid bestaat dat een bouwplan niet kan voldoen aan de parkeereis in het plangebied maar dat in de directe omgeving voldoende openbare parkeercapaciteit aanwezig is. In dat geval hoeft het bouwplan niet afgewezen te worden. Aan deze eis wordt voldaan wanneer in de directe omgeving voldoende ongebruikte openbare parkeerplaatsen aanwezig zijn tijdens het maatgevend moment van het bouwplan. Wanneer in de directe omgeving de parkeerdruk tijdens het maatgevende moment van het bouwplan, inclusief het gebruik door het bouwplan, niet boven de 85% uitkomt, wordt aan deze voorwaarde voldaan. Bij een parkeerdruk hoger dan 85% begint de parkeersituatie problematisch te worden, neemt de zoektijd naar een parkeerplaats fors toe en wordt niet aan deze voorwaarde voldaan. De directe omgeving bestaat uit het gebied dat binnen de acceptabele loopafstand ligt behorend bij de nieuwe functie. De acceptabele loopafstanden zijn weergegeven in tabel 2 van bijlage 3.

#### **Artikel 8 Afkoopsom**

Wanneer niet aan artikel 1 tot en met 7 voldaan wordt, is het, onder voorwaarden, mogelijk de parkeereis af te kopen. Met het geld dat de gemeente ontvangt, zorgt de gemeente voor alternatieve parkeerruimte binnen 10 jaar na ontvangst van de afkoopsom. De afkoopsom heeft een relatie met de maatregelen die de gemeente zal treffen. De hoogte van de afkoopsom is gebaseerd op de grondprijs per plaats en de kostprijs van de te nemen maatregel, vermenigvuldigd met het aantal niet te realiseren parkeerplaatsen in het plangebied. De grondprijs is gebaseerd op de prijzen zoals vastgelegd in de 'Grondprijzenbrief 2015' van de gemeente Ede.

In het centrum van Ede zal de gemeente de parkeerbalans op orde houden door het realiseren van ondergrondse openbare parkeerruimte of parkeerplaatsen op maaiveld. In de overige gebieden waar een afkoopsom mogelijk is, zal de gemeente op maaiveld of bovengronds gebouwd parkeerruimte realiseren.

In de gebieden buiten het centrum kan alleen dan worden afgekocht indien de gemeente mogelijkheden heeft om het parkeren binnen 10 jaar dusdanig te realiseren of reguleren dat het bouwplan geen negatieve invloed heeft op de parkeerbalans.

De gemeente heeft niet altijd en overal mogelijkheden parkeerruimte te realiseren. In dat geval zou een afkoopsom geen bijdrage leveren aan het oplossen van de parkeerproblemen die door de ontwikkeling kunnen worden veroorzaakt. In dat geval behoort het afkopen van de parkeereis dan ook niet tot de mogelijkheden. Om alsnog een bouwplan te kunnen realiseren, kan alleen nog gebruik gemaakt worden van artikel 9.

#### **Artikel 9 Hardheidsclausule**

Het kan voorkomen dat een bouwplan aan geen van de bovengenoemde artikelen kan voldoen maar er zwaarwegende argumenten zijn om het bouwplan toch te realiseren. Wanneer de maatschappelijke, culturele en/of economische belangen groter zijn dan de parkeerproblemen die door het bouwplan kunnen ontstaan, kan het college gemotiveerd vrijstelling verlenen van de parkeereis.



## Bijlagen 1 - Parkeernormen Ede

### Hoofdgroep Wonen

Woning groter dan 120 m <sup>2</sup> bvo	Per woning	1,5	1,7	2,0	2,0	2,1	2,2	2,2	0,3 pp per woning
Woning groter dan 80 m <sup>2</sup> bvo en kleiner of gelijk aan 120 m <sup>2</sup> bvo	Per woning	1,4	1,6	1,8	1,8	1,9	2,0	2,0	0,3 pp per woning
Woning groter dan 50 m <sup>2</sup> bvo en kleiner of gelijk aan 80 m <sup>2</sup> bvo	Per woning	1,3	1,5	1,7	1,7	1,8	1,9	1,9	0,3 pp per woning
Woning groter dan 30 m <sup>2</sup> bvo en kleiner of gelijk aan 50 m <sup>2</sup> bvo	Per woning	1,2	1,3	1,5	1,5	1,6	1,6	1,6	0,3 pp per woning
Woning kleiner of gelijk aan 30 m <sup>2</sup> bvo	Per woning	0,4	1,1	1,3	1,3	1,4	1,4	1,4	0,3 pp per woning
Kamerverhuur, studenten, niet zelfstandig	Per woning	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,2 pp per woning
Aanleunwoning en serviceflat	Per woning	0,4	1,1	1,1	1,1	1,1	1,2	1,2	0,3 pp per woning
Sociale huur (inkomens grens) woning	Per woning	1,2	1,3	1,5	1,5	1,6	1,7	1,7	0,3 pp per woning
Sociale huur (inkomens grens) appartement	Per woning	1,1	1,2	1,3	1,3	1,5	1,6	1,6	0,3 pp per woning

### Hoofdgroep Werken

Kantoor (zonder baliefunctie)	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,2	1,6	1,2	1,7	2,1	2,6	2,6	5%
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,6	1,9	1,6	2,3	2,9	3,6	3,6	20%
Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,4	1,8	1,4	2,2	2,4	2,4	2,4	5%
Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	0,7	0,8	0,7	1,0	1,1	1,1	1,1	5%
Bedrijfsverzamelgebouw	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,1	1,4	1,1	1,6	1,9	2,0	2,0	-

### Hoofdgroep Winkelen en Boodschappen

Buurtsupermarkt (kleiner dan 600 m <sup>2</sup> wvo)	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,9	2,7	3,4	3,4	3,5	4,3	n.v.t.	89%
Supermarkt	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	3,3	4,3	5,2	5,2	5,2	6,2	n.v.t.	93%
Grote supermarkt (groter dan 2.500 m <sup>2</sup> )	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	5,9	6,8	7,7	7,7	7,7	8,8	n.v.t.	84%
Groothandel in levensmiddelen	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	n.v.t.	6,4	6,4	6,4	6,4	7,4	n.v.t.	80%
Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum 50.000-100.000 inwoners	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	3,8	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	92%
Buurt- en dorpscentrum	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	n.v.t.	3,1	3,7	3,7	3,7	4,1	n.v.t.	72%
Wijkcentrum (gemiddeld)	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	n.v.t.	4,3	5,1	5,1	5,1	5,6	n.v.t.	79%
Stadsdeelcentrum	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	n.v.t.	5,2	6,3	6,3	6,3	6,9	n.v.t.	85%
Weekmarkt (bij klein wijk-, buurt- en dorpscentrum)	Per m <sup>1</sup> kraam	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	n.v.t.	85%
Kringloopwinkel	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	n.v.t.	1,2	1,7	1,7	1,9	2,0	2,3	89%
Bruin- en witgoedzaken	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	3,7	5,6	7,4	7,4	7,9	8,2	9,3	92%
Woonwarenhuis/woonwinkel (overig)	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,2	1,6	1,7	1,7	1,9	2,0	2,0	91%
Woonwarenhuis (zeer groot)	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	n.v.t.	n.v.t.	4,8	4,8	5,1	5,2	5,2	95%
Meubelboulevard/ woonboulevard	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	n.v.t.	1,9	2,3	2,3	2,4	2,5	n.v.t.	93%
Winkelboulevard	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	n.v.t.	3,5	4,0	4,0	4,2	4,5	n.v.t.	94%
Showroom (auto's, keukens, caravans)	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	0,7	0,9	1,3	1,3	1,7	1,7	n.v.t.	
Outletcentrum	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	n.v.t.	8,8	9,6	9,6	10,1	10,4	10,4	94%
Bouwmarkt	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	n.v.t.	1,8	2,3	2,3	2,4	2,4	2,5	87%
Tuin- en groencentrum (inclusief buitenruimte)	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	n.v.t.	2,3	2,6	2,6	2,6	2,7	2,9	89%

### Hoofdgroep Sport, Cultuur en Ontspanning

Bibliotheek	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	0,5	0,8	1,1	1,1	1,2	1,2	1,4	97%
Museum	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	0,4	0,6	1,0	1,0	1,1	1,1	n.v.t.	95%
Bioscoop	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	3,2	7,9	11,0	11,0	11,2	11,2	13,7	94%
Filmtheater/filmhuis	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	2,6	5,2	7,7	7,7	7,9	7,9	9,9	97%
Theater/schouwburg	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	7,3	7,9	9,8	9,8	9,8	9,8	12,0	87%
Musicaltheater	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	2,9	3,4	3,9	3,9	4,0	4,0	5,1	86%

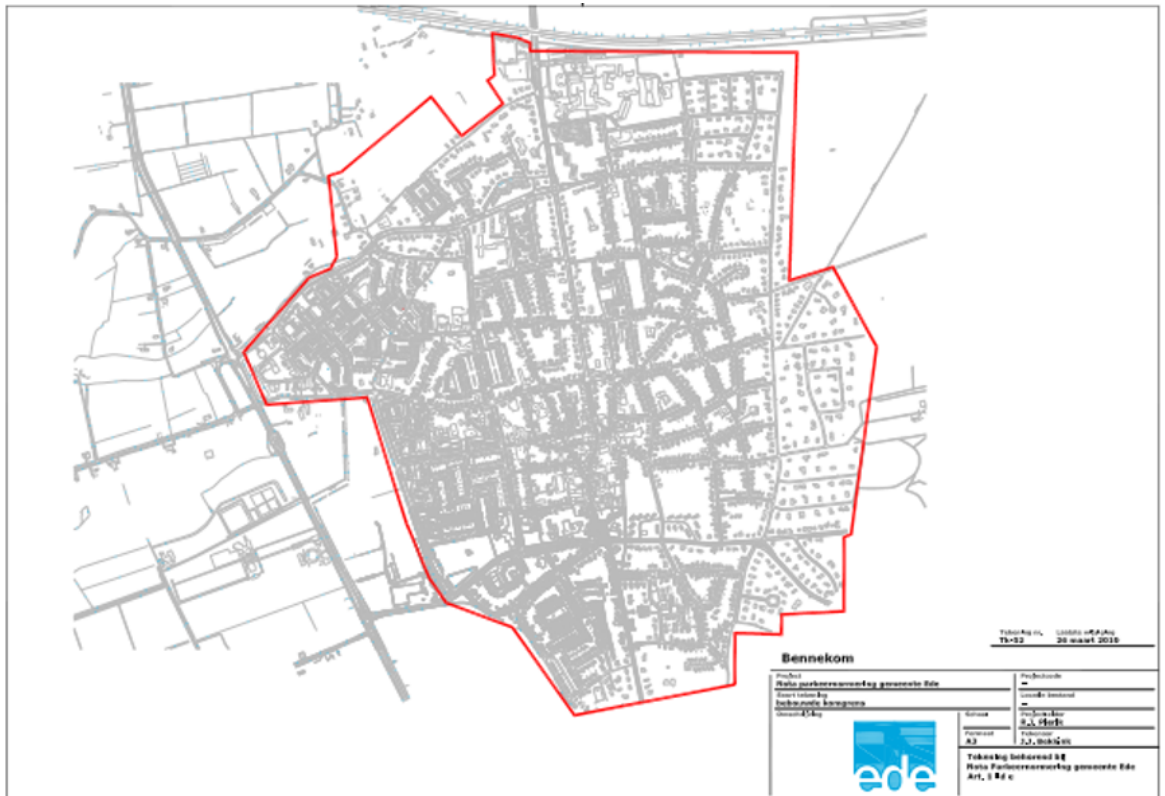
Casino	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	5,7	6,1	6,5	6,5	6,5	6,5	8,0	86%
Bowlingcentrum	Per bowlingbaan	1,6	2,2	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	89%
Biljart-/snookercentrum	Per tafel	0,9	1,1	1,4	1,4	1,4	1,4	1,8	87%
Dansstudio	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,5	3,8	5,4	5,4	5,5	5,5	7,4	93%
Fitnessstudio/sportschool	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,4	3,4	4,7	4,7	4,8	4,8	6,5	87%
Fitnesscentrum	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,7	4,4	6,2	6,2	6,3	6,3	7,4	90%
Wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	n.v.t.	n.v.t.	9,3	9,3	9,3	9,3	10,3	99%
Sauna/hammam	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	2,5	4,6	6,6	6,6	6,7	6,7	7,3	99%
Sporthal	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,5	1,6	2,7	2,7	2,9	2,9	3,5	96%
Sportzaal	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,1	1,9	2,7	2,7	2,8	2,9	3,6	94%
Tennisbaan	Per baan	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	90%
Squashhal	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,6	2,4	2,7	2,7	2,7	2,7	3,2	84%
Zwembad overdekt	Per 100 m <sup>2</sup> bassin	10,7	10,7	10,7	11,5	11,5	11,5	13,3	97%
Zwembad openlucht	Per 100 m <sup>2</sup> bassin	10,1	10,1	10,1	12,9	12,9	12,9	15,8	99%
Sportveld	Per hectare netto terrein	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0	95%
Stadion	Per zitplaats	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	n.v.t.	99%
Kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,2	1,4	1,7	1,7	1,9	1,9	2,1	98%
Kunstijsbaan (400 meter)	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	n.v.t.	2,1	2,4	2,4	2,6	2,6	2,8	98%
Golfoefencentrum ('pitch & put')	Per centrum	n.v.t.	n.v.t.	50,7	50,7	51,1	51,1	56,2	93%
Golfbaan (18 holes)	Per 18 holes, 60 ha	n.v.t.	n.v.t.	95,6	95,6	96,0	96,0	118,3	98%
Indoorspeeltuin (kleiner dan 3.500 m <sup>2</sup> bvo)	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	2,9	3,7	4,4	4,4	4,7	4,7	5,1	97%
Indoorspeeltuin (3.500 m <sup>2</sup> bvo of groter)	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	3,5	4,3	5,3	5,3	5,6	5,6	6,1	98%
Manege (paardenhouderij)	Per box	n.v.t.	n.v.t.	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	90%
Dierenpark	Per ha. netto terrein	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0	99%
Attractie- pretpark	Per ha. netto terrein	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0	99%
Volkstuin	Per 10 tuinen	n.v.t.	1,3	1,4	1,4	1,4	1,4	1,5	100%
<b>Hoofdgroep Horeca en (verblijfs)recreatie</b>									
Camping (kampeerterrein)	Per standplaats	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1,2	1,2	1,2	90%
Bungalowpark (huisjescomplex)	Per bungalow	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1,6	1,7	1,7	2,1	91%
Hotel	Per 10 kamers	5,0	5,0	5,0	6,2	6,5	6,8	6,8	77%
Café/bar/cafetaria	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	5,0	5,0	6,0	6,0	6,0	7,0	n.v.t.	90%
Restaurant	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	9,0	9,0	9,0	13,0	13,0	15,0	n.v.t.	80%
Discotheek	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	6,1	12,3	12,3	18,4	20,8	20,8	20,8	99%
Evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	4,0	5,5	4,0	7,5	8,5	8,5	n.v.t.	99%
<b>Hoofdgroep Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen</b>									
Cultureel centrum/wijkgebouw	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	3,0	n.v.t.	90%
Huisartsenpraktijk (-centrum)	Per behandelkamer	2,1	2,5	2,5	3,0	3,0	3,3	3,3	57%
Apotheek	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	2,2	2,3	2,3	2,4	2,5	2,6	n.v.t.	45%
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	Per behandelkamer	1,3	1,5	1,5	1,8	1,8	2,0	2,0	57%
Consultatiebureau	Per behandelkamer	1,3	1,6	1,6	1,9	1,9	2,2	2,2	50%
Consultatiebureau voor ouderen	Per behandelkamer	1,3	1,6	1,6	1,9	1,9	2,0	2,2	38%
Tandartsenpraktijk (-centrum)	Per behandelkamer	1,6	2,0	2,0	2,4	2,4	2,6	2,7	47%
Gezondheidscentrum	Per behandelkamer	1,6	1,9	1,9	2,2	2,2	2,5	2,5	55%
Ziekenhuis	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,4	1,6	1,6	1,7	1,7	1,9	2,0	29%
Crematorium	Per (deels) gelijktijdige plechtigheid	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	30,0	30,0	30,0	30,0	99%
Begraafplaats	Per (deels) gelijktijdige plechtigheid	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	32,0	32,0	32,0	32,0	97%
Penitentiële inrichting	Per 10 cellen	1,7	2,2	2,2	3,3	3,3	3,3	3,7	37%
Religiegebouw (kerk/moskee)	Per plaats	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	n.v.t.	-
Verpleeg- en verzorgingstehuis	Per wooneenheid	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	n.v.t.	60%
<b>Hoofdgroep Onderwijs</b>									
Kinderdagverblijf (crèche) / Buitenschoolse Opvang (BSO) (excl. halen en brengen)	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	0,9	1,1	1,1	1,2	1,4	1,4	1,5	0%
Basisschool (excl. halen en brengen)	Per leslokaal	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	-

Middelbare school	Per leslokaal	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	11%
Beroepsonderwijs dag (MBO, ROC, HBO, WO)	Per leslokaal	6,0	6,0	6,0	6,0	6,0	6,0	6,0	6,0	7%
Beroepsonderwijs dag (MBO, ROC, HBO, WO)	Per collegezaal	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0	72%
Avondonderwijs of vrijetijds onderwijs	Per 10 studenten	4,0	5,0	5,0	6,0	6,8	6,9	10,5		95%

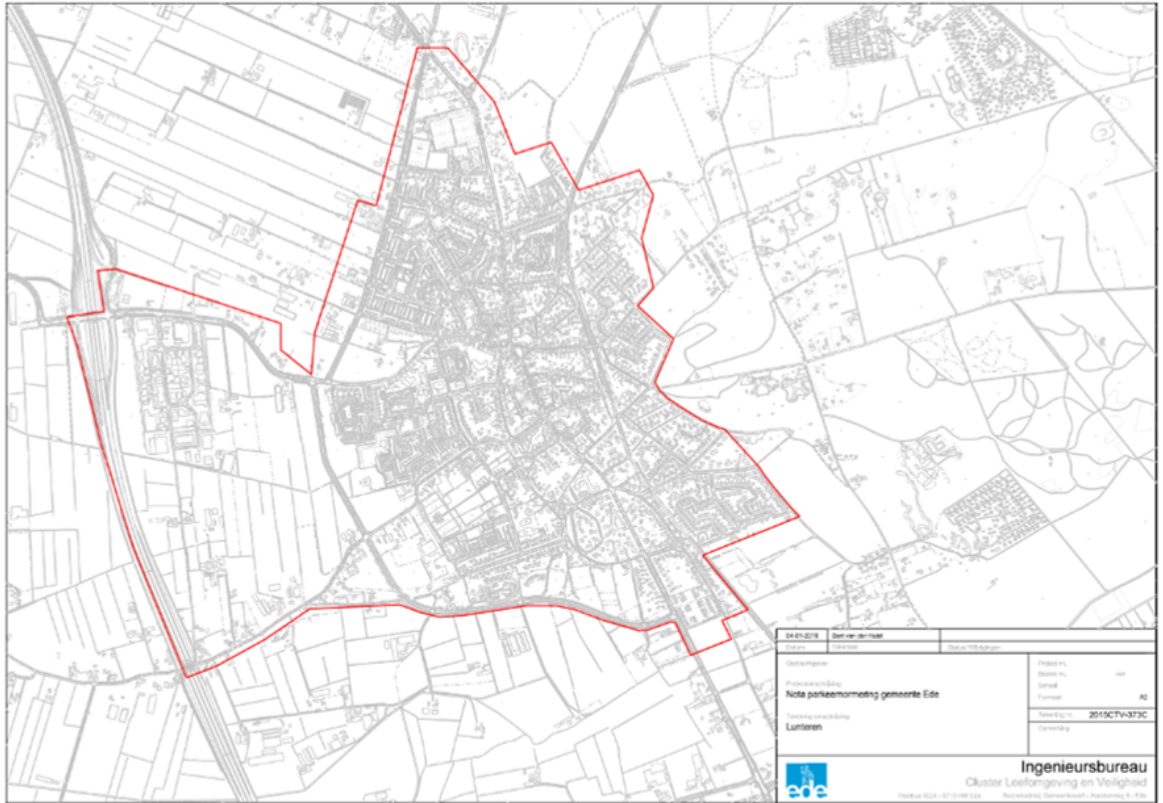
### Reductiefactoren parkeerplaatsen eigen terrein

	Theoretisch aantal	Berekenings-aantal	Opmerking
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	Enkele oprit is minimaal 5,00 meter lang en 2,50 meter breed
Lange oprit zonder garage	2	1,0	Lange oprit is minimaal 10,00 meter lang en 2,50 meter breed
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	Dubbele oprit is minimaal 5,00 meter lang en 4,50 meter breed
Garage zonder oprit	1	0,4	Garage is minimaal 5,00 meter lang en 2,50 meter breed
Garagebox (niet bij woning)	1	0,5	Garage is minimaal 5,00 meter lang en 2,50 meter breed
Garage met enkele oprit	2	1,0	Garage is minimaal 5,00 meter lang en 2,50 meter breed, oprit is minimaal 5,00 meter lang
Garage met lange oprit	3	1,3	Garage is minimaal 5,00 meter lang en 2,50 meter breed, oprit is minimaal 10,00 meter lang
Garage met dubbele oprit	3	1,8	Garage is minimaal 5,00 meter lang en 2,50 meter breed, oprit is minimaal 5,00 meter lang en 4,50 meter breed

## Bijlage 2 Bennekom



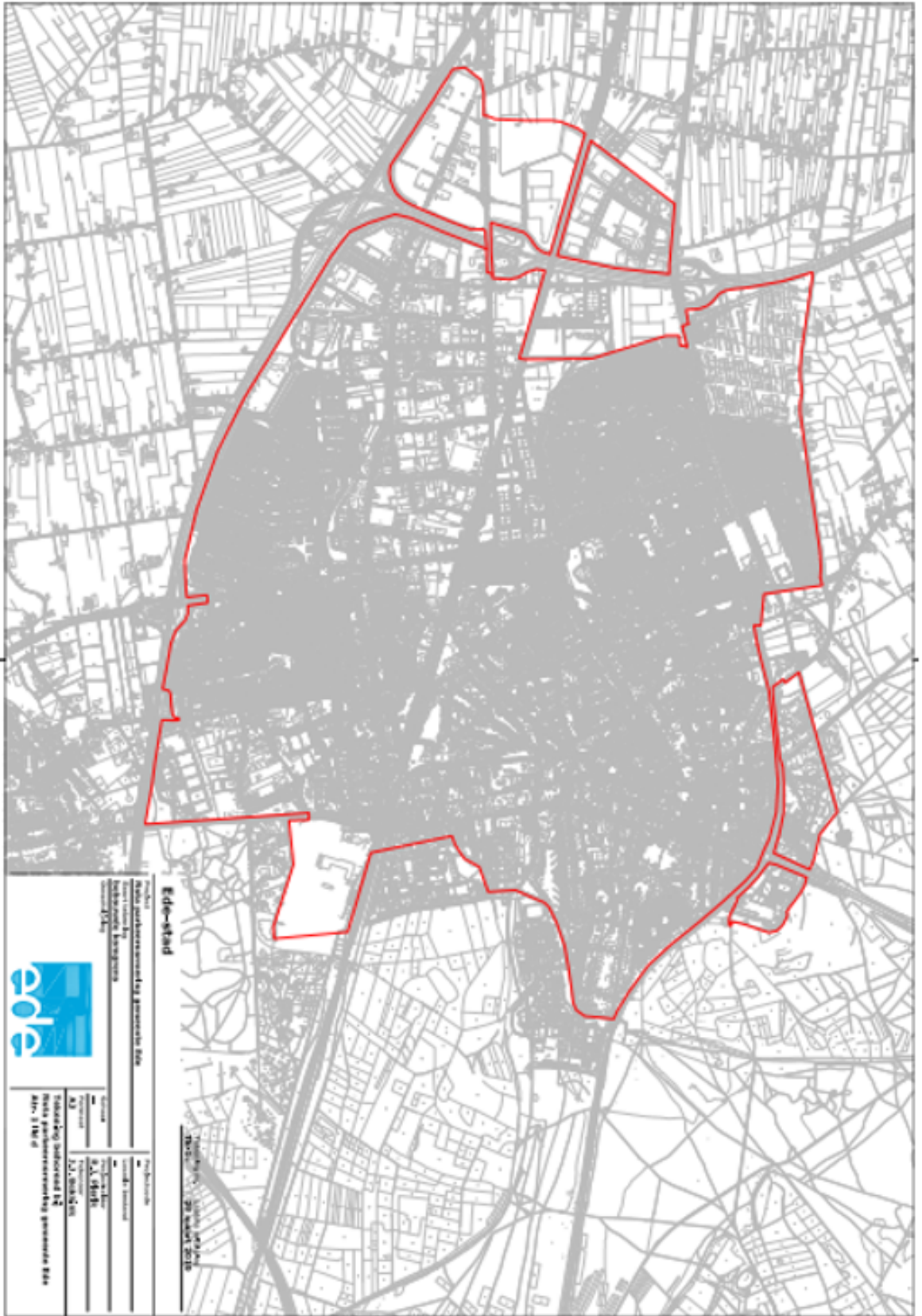
## Bijlage 2 Lunteren



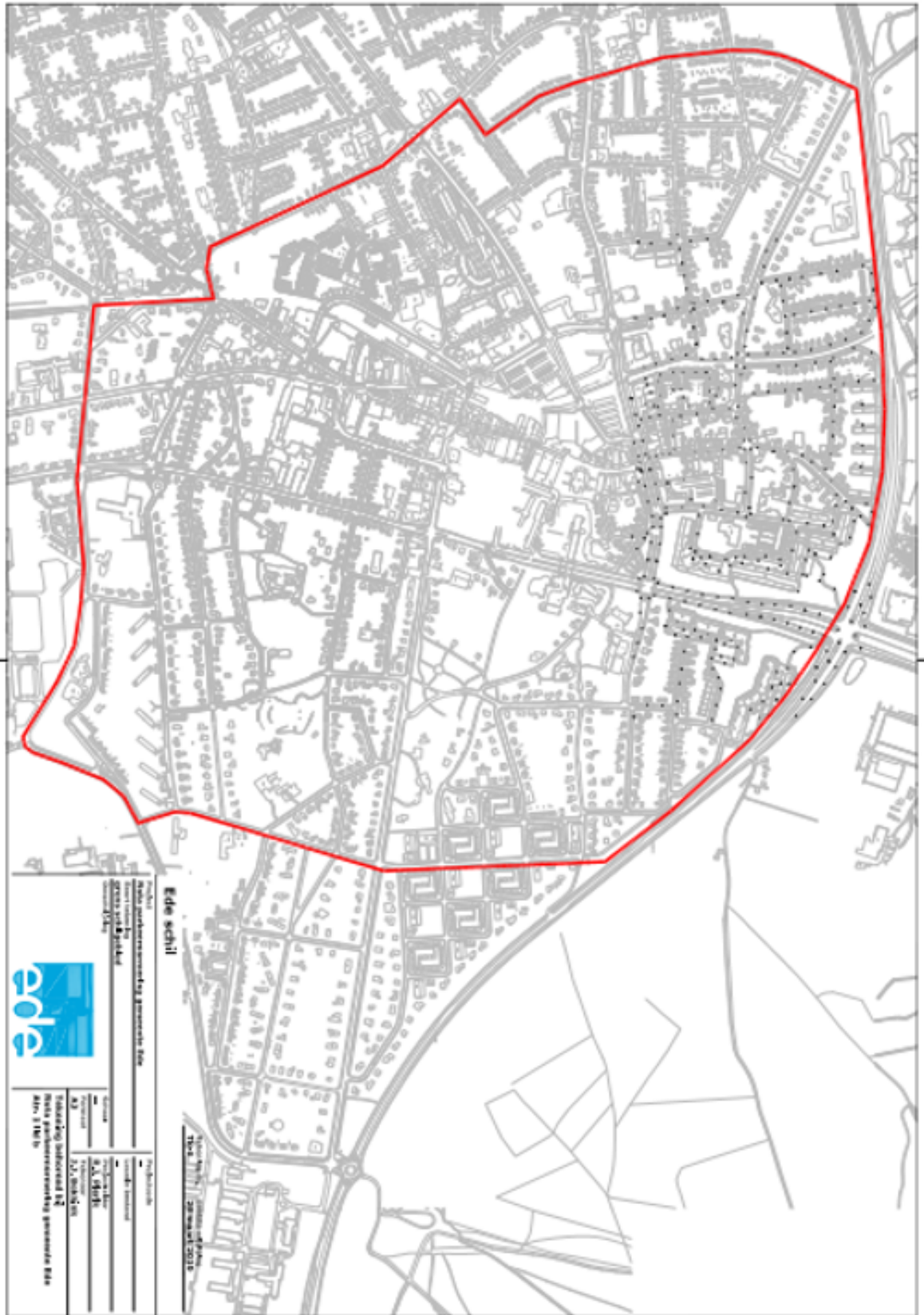
**Bijlage 2 Stad Ede - Centrum**



### Bijlage 2 Stad Ede - rest

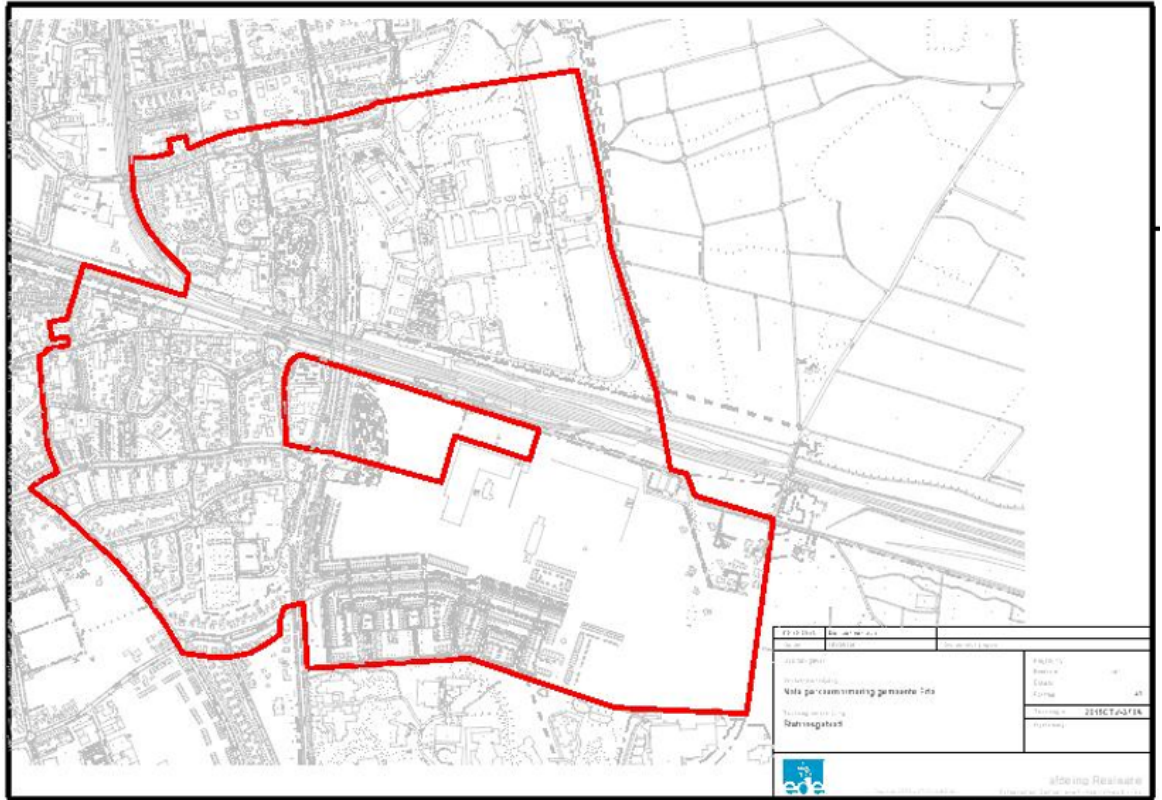


### Bijlage 2 Stad Ede - schil





**Bijlage 2 Stad Ede - stationsgebied**



### Bijlage 3 - Eisen parkeeronderzoek

Het is mogelijk dat in de directe omgeving van het bouwplan openbare parkeercapaciteit aanwezig is, die niet volledig gebruikt wordt. Met behulp van een parkeeronderzoek kan aangetoond worden dat op de drukste momenten voldoende restcapaciteit in de directe omgeving beschikbaar is om aan de extra parkeervraag te voldoen. Dit parkeeronderzoek moet voldoen aan de uitgangspunten die onderstaand beschreven zijn.

#### Maximale bezettingsgraad

Na realisatie van het bouwplan mag de bezettingsgraad in het onderzoeksgebied op de drukste momenten niet hoger worden dan 90%. Het is wenselijk dat op de drukke momenten nog voldoende vrije parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Bij hogere bezettingsgraden kan aankomend verkeer niet altijd eenvoudig een parkeerplaats vinden en zal er zoekend verkeer gaan optreden. Het parkeerareaal wordt dan als (te) vol ervaren, en het bereikbaarheidsimago van het gebied komt onder druk te staan. Door het aanhouden van een maximale acceptabele bezettingsgraad is voldoende parkeercapaciteit beschikbaar om de normale schommelingen in de parkeervraag over de verschillende perioden in het jaar op te kunnen vangen.

#### Onderzoeksmomenten

De beschikbare parkeercapaciteit moet zodanig zijn dat op de drukste momenten van de week voldoende vrije parkeerplaatsen beschikbaar zijn om aan de parkeervraag te voldoen. Dit zijn de maatgevende momenten. De benodigde parkeercapaciteit wordt niet gebaseerd op piekmomenten die zich incidenteel voor doen. Aan de hand van de aanwezigheidspercentages uit tabel 1 kan per functie bepaald worden welk deel van de parkeercapaciteit op een bepaald moment van de week beschikbaar moet zijn. De aanwezigheidspercentages zijn gebaseerd op CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'.

**Tabel 1** Aanwezigheidspercentages conform richtlijnen CROW

Functies	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koopavond	Werkdagnacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Woningen	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Kantoor / bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
(commerciële) dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%	0%
Detailhandel (non-food)	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	60%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	0%	60%
Supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	60%
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
Theater / podium / bioscoop	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
Sociaal medisch	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
Verpleeghuis / aanleunwoning	60%	60%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%

Voor de functie 'wonen' is de parkeersituatie 's avonds en 's nachts maatgevend, terwijl dit voor de functie 'kantoor / bedrijven' op werkdagen overdag is. Voor het vaststellen van de parkeersituatie op een werkdag moet uitgegaan worden van de situatie op dinsdag en/of donderdag. Ieder maatgevend moment dat vastgesteld wordt, moet minimaal twee keer onderzocht worden. Indien de resultaten van de metingen sterk afwijken, dan moet een extra meting verricht worden.

#### Onderzoeksgebied

De omvang van het onderzoeksgebied wordt bepaald door de acceptabele loopafstanden tussen de bestemming en een vrije openbare parkeerplaats voor het parkeren van de auto. De acceptatie van de loopafstand tussen een parkeerplaats en de bestemming hangt af van de parkeerduur en het motief van het bezoek. De acceptabele loopafstanden in tabel 2 zijn gebaseerd op de CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'. Het betreft de werkelijke loopafstand.

Functie	Loopafstand
Wonen	100 meter
Winkelen / boodschappen	100 meter
Werken	300 meter
Ontspanning	100 meter
Gezondheidszorg	100 meter
Onderwijs	100 meter

**Tabel 2** Acceptabele loopafstanden

Het onderzoeksgebied bestaat uit de openbare parkeercapaciteit die binnen de genoemde acceptabele loopafstand ligt. De openbare parkeercapaciteit bestaat uit alle parkeergelegenheid in de openbare ruimte waar parkeren wettelijk gezien toegestaan is. Uitgangspunt voor het parkeren op de rijbaan is dat een voertuig enkel op de rijbaan geparkeerd mag worden wanneer er voldoende restruimte beschik-

baar blijft voor het passeren van vrachtvoertuigen en hulpdiensten. Het minimale profiel van een erf-toegangsweg binnen de bebouwde kom bedraagt volgens de richtlijnen van het CROW 4,80 meter (ASVV 2012). Voor een geparkeerde auto op de rijbaan (zonder vakindeling) moet uitgegaan worden van een ruimtebeslag van 6,00 meter (lengte) bij 2,00 meter (breedte).

## Bijlage 4 - Parkeren van fietsen

Voldoende en goede stallingsvoorzieningen kunnen leiden tot een toename van het fietsgebruik en een afname van het autogebruik.

### Bestaande situaties

Het gewenste aantal stallingsplaatsen bij een bestaande voorziening wordt vastgesteld door het verrichten van tellingen op de betreffende locatie en het maken van een prognose van de toekomstige verandering in de vraag door de initiatiefnemer. Het drukste moment in de week is maatgevend voor het bepalen van de benodigde capaciteit. De maatgevende momenten per functie zijn opgenomen in tabel 1. Het is mogelijk om in specifieke situaties af te wijken van de genoemde momenten als uit onderzoek blijkt dat het drukste moment bij een functie een ander moment van de week of de dag betreft. Tabel 1 Maatgevende momenten

Functie	Maatgevend moment
<b>Wonen</b>	
Rij- en vrijstaande woning	Avond
Appartement (met fietsenberging)	Avond
Appartement (zonder fietsenberging)	Avond
Studentenhuis	Avond
<b>Kantoor</b>	
Kantoor (personeel)	Werkdagochtend
Kantoor met balie (bezoekers)	Werkdagochtend
<b>Scholen</b>	
Basisschool	Schooltijden
Middelbare scholen	Schooltijden
ROC	Schooltijden
<b>Winkelen en boodschappen doen</b>	
Winkelcentrum	Zaterdag
Supermarkt	Zaterdag
Bouwmarkt	Zaterdag
Tuincentrum	Zaterdag
<b>Horeca</b>	
Fastfoodrestaurant	Zondag 17 – 18 uur
Restaurant (eenvoudig)	Vrijdag, zaterdag, zondag 18 – 20 uur
Restaurant (luxe)	Vrijdag, zaterdag, zondag 18 – 20 uur
<b>Gezondheidszorg en maatschappelijke voorzieningen</b>	
Apotheek (bezoekers)	Werkdag (14 – 18 uur)
Apotheek (medewerkers)	Werkdag (14 – 18 uur)
Begraafplaats / crematorium	Tijdens plechtigheid
Gezondheidscentrum (bezoekers)	Werkdag (9 – 12 uur)
Gezondheidscentrum (medewerkers)	Werkdag (9 – 12 uur)
Religiegebouw (kerk/ moskee)	Tijdens dienst
Ziekenhuis	Werkdag 10-12, 14-16 en 19-20 uur
<b>Sport, cultuur en ontspanning</b>	
Bibliotheek	Woensdag 13 – 16 uur
Bioscoop	Zaterdag 19-22 uur
Fitness	Maandag, dinsdag, woensdag 19 – 21 uur
Museum	Buiten schooltijden
Sporthal	Zaterdag en zondag 13 – 18 uur
Sportveld	Speeldag ochtend
Sportzaal	Gebruikstijden
Theater	Zaterdag 19 – 22 uur
Zwembad (openlucht)	Bij mooi weer, buiten schooltijd
Zwembad (overdekt)	Vrijdag 9-13 uur en vakantieperiodes

### Nieuwbouw

Bij nieuwbouw kan het gewenste aantal fietsparkeerplaatsen bepaald worden met behulp van kencijfers. In de CROW-publicatie 317 ('Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie') zijn kencijfers voor fietsparkeervoorzieningen opgenomen. De kencijfers geven inzicht in het te verwachten aantal geparkeerde fietsen bij een bepaalde functie op een bepaalde locatie op het maatgevende moment van de week. Het gaat hierbij om een 'reguliere' week. Op deze momenten bedraagt de gewenste maximale bezettingsgraad 80%. Dit betekent dat 20% van de capaciteit beschikbaar is voor het opvangen van schommelingen. Ook kunnen fietsers hierdoor sneller een vrije stallingsplaats vinden.

De gemeente Ede gebruikt de kencijfers om te toetsen of bij een bouwplan voldoende fietsparkeerplaatsen gerealiseerd worden. De kencijfers die voor de gemeente Ede van toepassing zijn, zijn opgenomen in tabel 2. Het CROW heeft correctiefactoren vastgesteld om de kencijfers te relateren aan het fietsgebruik

binnen een gemeente. Het fietsgebruik in de gemeente Ede is volgens een onderzoek van het Fietsberaad uit 2010 'gemiddeld'. Dit betekent dat voor de gemeente Ede geen correctiefactor gehanteerd wordt.

Tabel 2 Kencijfers fiets

<b>Functie</b>	<b>Locatie</b>	<b>Eenheid</b>	<b>Cijfer</b>
<b>Wonen</b>			
Rij- en vrijstaande woning	-	Per woning	5,5
Appartement (met fietsenberging)	-	Per woning	2,5
Studentenhuis	-	Per kamer	1,0
<b>Kantoor</b>			
Kantoor (personeel)	Centrum	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	2,0
	Schil centrum	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,4
	Rest kom	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,4
	Buitengebied	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	0,8
	NS-station	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,0
Kantoor met balie (bezoekers)		Per balie	5,0
<b>Basischolen</b>			
Basisschool (leerlingen) < 250 leerlingen		Per 10 leerlingen	4,0
Basisschool (leerlingen) 250 tot 500 leerlingen		Per 10 leerlingen	4,7
Basisschool (leerlingen) > 500 leerlingen		Per 10 leerlingen	5,8
Basisschool (medewerkers)		Per 10 leerlingen	0,5
<b>Middelbare scholen en ROC's</b>			
Middelbare school (leerlingen)		Per 100 m <sup>2</sup> bvo	13,0
	Centrum	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	0,8
	Schil centrum	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	0,6
Middelbare school (medewerkers)	Rest kom	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	0,5
		Per 100 m <sup>2</sup> bvo	11,0
HBO / ROC (leerlingen)		Per 100 m <sup>2</sup> bvo	0,8
HBO / ROC (medewerkers)		Per 100 m <sup>2</sup> bvo	0,8
<b>Winkelen en boodschappen doen</b>			
Winkelcentrum		Per 100 m <sup>2</sup> bvo	2,8
Supermarkt		Per 100 m <sup>2</sup> bvo	3,0
Bouwmarkt		Per 100 m <sup>2</sup> bvo	0,3
Tuincentrum	Binnen kom	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	0,4
Tuincentrum	Buiten kom	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	0,1
<b>Horeca</b>			
Fastfoodrestaurant	Centrum/schil	Per locatie	30,5
Fastfoodrestaurant	Rest kom	Per locatie	10,0
Restaurant (eenvoudig)	Binnen kom	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	17,0
Restaurant (eenvoudig)	Buiten kom	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	15,5
Restaurant (luke)		Per 100 m <sup>2</sup> bvo	4,5
<b>Gezondheidszorg en maatschappelijke voorzieningen</b>			
Apotheek (bezoekers)		Per locatie	7,0
Apotheek (medewerkers)		Per locatie	4,5
Begraafplaats/ crematorium		Per plechtigheid	5,5
Gezondheidscentrum (bezoekers)		Per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,5
Gezondheidscentrum (medewerkers)		Per 100 m <sup>2</sup> bvo	0,5
Kerk/ moskee		Per 100 zitplaatsen	42,0
Ziekenhuis (bezoekers)		Per 100 m <sup>2</sup> bvo	0,5
Ziekenhuis (medewerkers)	Centrum	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	0,3
<b>Sport, cultuur en ontspanning</b>			
Bibliotheek		Per 100 m <sup>2</sup> bvo	3,5
Bioscoop	Centrum	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	8,0
	Schil	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	4,5
	Rest kom	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,5
		Per 100 m <sup>2</sup> bvo	5,5
Fitness	Centrum	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	5,5
	Schil	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	3,9
	Rest kom	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	12,1
Museum		Per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,0
Sporthal		Per 100 m <sup>2</sup> bvo	2,7
Sportveld		Per ha netto terrein	64,0
Sportzaal		Per 100 m <sup>2</sup> bvo	4,2
Stedelijke evenement		Per 100 bezoekers	34,0
Theater	Centrum	Per 100 zitplaatsen	25,5

---

	Schil	Per 100 zitplaatsen	22,0
	Rest kom	Per 100 zitplaatsen	19,0
Zwembad (openlucht)		Per 100 m2 bassin	29,0
Zwembad (overdekt)		Per 100 m2 bassin	20,5
<b>Overstapplaatsen</b>			
Busstation	Centrum	Per halterende buslijn	42,0
Carpoolplaats	Rand kom	Per autoparkeerplaats	0,9