

## Nota Parkeernormen 2018 – update 2021 Auto- en fietsparkeren bij bouwontwikkelingen

### Begrippen

- a. Aanwezigheidspercentages: de aanwezigheidspercentages zoals opgenomen in bijlage 4 aan de hand waarvan kan worden bepaald welk aandeel van de parkeerplaatsen op verschillende momenten door verschillende doelgroepen kan worden benut (toets dubbelgebruik parkeerplaatsen).
- b. Autoluwplusregeling: een regeling in het autoluwplusgebied van Delft waarmee aan alle adressen van bouwontwikkelingen die toevallen tot dit gebied geen parkeervergunningen worden afgegeven. De autoluwplusregeling is zowel van toepassing op woonfuncties als niet-woonfuncties.
- c. Bouwontwikkeling: een bouwontwikkeling waarvoor een aanvraag om een omgevingsvergunning ingediend moet worden. Het kan gaan over het plaatsen, geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen, veranderen of vergroten van een gebouw.
- d. Dubbelgebruik: het beoordelen of parkeerplaatsen door meer dan één doelgroep op verschillende momenten kunnen worden gebruikt. Bijvoorbeeld gebruik door kantoorbezoekers overdag en 's avonds door bewoners.
- e. Eigen terrein: terrein waarop de bouwontwikkeling wordt gerealiseerd, alsmede een aansluitend of elders gelegen terrein waarover de initiatiefnemer privaatrechtelijke zeggenschap heeft en waarbij wordt voldaan aan de maximaal acceptabele loopafstand conform bijlage 5.
- f. Gereguleerd gebied: het gebied waar conform de vigerende Verordening parkeerregulering en parkeerbelasting en het vigerende Aanwijzingsbesluit betaald parkeren van de gemeente Delft sprake is van betaald parkeren en/of belanghebbendenparkeren.
- g. Initiatiefnemer: de ontwikkelaar en/of eigenaar van de grond of opstallen voor wie de aanvraag om een omgevingsvergunning voor een bouwontwikkeling is ingediend.
- h. Maatgevende parkeerbehoefte: het moment in de tijd waarop de parkeerbehoefte van de te realiseren functies tezamen maximaal is. De maatgevende parkeerbehoefte per functie wordt berekend aan de hand van de aanwezigheidspercentages conform bijlage 4.
- i. Mobiliteitsplan: een plan waarin is vastgelegd en toegelicht welke modaliteitsvormen (naar aard en omvang) gebruikt zullen worden om in de mobiliteitsbehoefte te voorzien.
- j. Normatieve parkeerbehoefte: het aantal parkeerplaatsen dat bij een bouwontwikkeling benodigd is om in de parkeerbehoefte te kunnen voorzien. In de normatieve parkeerbehoefte wordt onderscheid gemaakt tussen een gebruikersdeel en een bezoekersdeel. De normatieve parkeerbehoefte wordt berekend op basis van de van toepassing verklaarde parkeernormen conform bijlagen 2 en 3.
- k. Nulvergunningregeling: een regeling in het gereguleerd gebied van Delft waarmee aan adressen van kleinschalige woonontwikkelingen (maximaal 10 woningen) geen parkeervergunningen worden afgegeven.
- l. Parkeerplaats: een ruimte die exclusief gebruikt wordt voor het parkeren van een (motor)voertuig die wat betreft maatvoering voldoet aan de meest actuele versie van norm NEN-2443: parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garages.
- m. Parkeerdruk: de parkeerdruk betreft de bezetting van de parkeerplaatsen afgezet tegen het totaal aantal beschikbare parkeerplaatsen. In de gemeente Delft wordt gesproken van een hoge parkeerdruk indien deze in het openbaar gebied op straat 85% of meer bedraagt. In openbare parkeergarages ligt deze grens op 95%. Op openbare parkeerterreinen met meer dan 50 parkeerplaatsen geldt deze zelfde grens van 95% bezetting.
- n. Parkeereis: in gevallen waarin geen sprake is van de afwijkingsbevoegdheid uit de Facetherziening Parkeren, is de parkeereis het aantal parkeerplaatsen dat conform de normatieve parkeerbehoefte, na de toets dubbelgebruik, op eigen terrein gerealiseerd moet worden. Hierbij mag rekening worden gehouden met verrekening van de oude functie, mits de berekening wordt uitgevoerd naar maatgevend moment. Ingeval van toepassing van de afwijkingsbevoegdheid is de parkeereis het aantal parkeerplaatsen dat conform de normatieve parkeerbehoefte, na de toets dubbelgebruik en eventuele verrekening oude feitelijke functie, alsook in mindering gebracht met een mobiliteitscorrectie naar bijzondere omstandigheden, op eigen terrein gerealiseerd moet worden.
- o. Parkeernormen: normen voor het berekenen van de parkeerbehoefte bij bouwontwikkelingen gerelateerd aan de gebruiksfunctie van deze bouwontwikkelingen, zoals voor de auto opgenomen in bijlage 2 en voor de fiets in bijlage 3.

- p. Parkeerovereenkomst: overeenkomst tussen de initiatiefnemer en de gemeente, waarin de gemaakte afspraken worden vastgelegd over de wijze waarop in de toekomstige parkeerbehoefte wordt voorzien.
- q. POET: afkorting voor 'parkeren op eigen terrein'.
- r. POET-overzicht: een door gemeente Delft opgesteld en actueel gehouden overzicht met adressen waarvan de gebruikers en bezoekers (deels) zijn uitgesloten van het recht op een parkeervergunning.
- s. Restcapaciteit: het aantal parkeerplaatsen dat op het maatgevende moment onbezet is. Er is sprake van restcapaciteit indien de parkeerdruk in het openbaar gebied voor straat parkeren onder de 85% is. In parkeergarages en op parkeerterreinen met een parkeercapaciteit van meer dan 50 parkeerplaatsen geldt een grens van 95%.

## 1. Inleiding

### 1.1 Een nieuwe Nota Parkeernormen

In deze Nota Parkeernormen worden de geldende parkeernormen voor tal van functies binnen de gemeente Delft beschreven. Deze nieuwe Nota geeft invulling aan de behoefte van de gemeente Delft om binnen bouwontwikkelingen meer ruimte voor flexibiliteit te creëren. Deze behoefte is afkomstig uit de Agenda voor de stad Delft, een beleidsdocument waarin een substantiële kwalitatieve en kwantitatieve uitbreiding van de woningvoorraad in de gemeente Delft is voorzien. Bij de uitwerking van nieuwe bouwontwikkelingen vormt de normatieve parkeerbehoefte van een functie het uitgangspunt. Aan de hand van de beleidsregels in deze Nota wordt vervolgens invulling gegeven aan de normatieve parkeerbehoefte.

In Delft vervult de fiets een belangrijk onderdeel binnen hoe mensen zich verplaatsen. De gemeente Delft ziet een toename van het fietsgebruik als een zeer gewenste ontwikkeling. Echter is de gemeente zich ook bewust van het ruimtebeslag dat de fiets doet op de openbare ruimte. Om de hoeveelheid fietsparkeerplaatsen bij bouwontwikkelingen te reguleren stelt de gemeente Delft in deze nieuwe Nota fietsparkeernormen vast.

Bij de bekendmaking van deze nieuwe Nota Parkeernormen 2018 vervangt deze de Nota Parkeernormen 2013. De parkeervisie Campus TU 2016 van 19 januari 2016 en de Beleidsregels Parkeervisie Spoorzonegebied gemeente Delft van 26 september 2017 blijven onverkort van kracht. Voor de overgangsregeling die van kracht is op lopende bouwontwikkelingen wordt verwezen naar het juridisch kader van deze Nota (hoofdstuk 2).

### 1.2 Doelstellingen Nota Parkeernormen

Het parkeernormenbeleid van de gemeente Delft is erop gericht om bij bouwontwikkelingen in voldoende parkeercapaciteit voor zowel de auto als de fiets te voorzien. Parkeernormen zijn er niet voor om bestaande tekorten aan parkeerplaatsen op te lossen.

Om deze doelstelling te bereiken maakt de gemeente Delft onderscheid tussen drie pijlers:

- Toekomstvast: parkeeroverlast wordt niet alleen bij de eerste gebruikersgroep van een functie voorkomen, ook voor de volgende gebruikersgroepen wordt dit gewaarborgd;
- Gebiedsgericht: niet voor ieder gebied in Delft geldt dezelfde vraag naar parkeerplaatsen, indien van toepassing kunnen lagere parkeernormen voor zowel de auto als de fiets gehanteerd worden;
- Flexibiliteit: opdat rekening gehouden kan worden met de specifieke karakteristieken van een bouwontwikkeling en de specifieke karakteristieken van de beoogde gebruikersgroepen.

De bovenstaande drie pijlers vormen de leidraad binnen het parkeernormenbeleid van de gemeente Delft. Onder de pijler gebiedsgericht moeten de parkeergebiedsvisionen (Spoorzone en de TU Campus) verstaan worden die een speciale rol vervullen binnen het parkeerbeleid van de gemeente. In hoofdstuk 2 wordt deze rol verder toegelicht.

### 1.3 Opbouw van de Nota Parkeernormen

In het eerste gedeelte van deze Nota zijn het juridische kader dat van toepassing is op auto- en fietsparkeren beschreven. Vervolgens zijn de parkeernormen voor auto en fiets opgenomen. De daadwerkelijke tabellen met parkeernormen zijn te vinden in bijlagen 2 en 3. In de lopende tekst van deze Nota wordt met name aandacht besteed aan de hoofdpunten (o.a. de parkeernormen voor de functie wonen) uit het totale spectrum aan parkeernormen. Ook wordt een toelichting gegeven op afwijkende waarden en/of waarden waarvan de gemeente Delft van mening is dat hier een toelichting op gegeven moet worden.

In het tweede gedeelte van deze Nota wordt het kader dat van toepassing is op de gestelde parkeernormen weergegeven in de vorm van beleidsregels. Om de toepasbaarheid van deze beleidsregels te bevorderen is een uitvoerig rekenvoorbeeld bijgevoegd.

## 2. Juridisch kader

### 2.1 Juridisch kader voor parkeernormen auto en fiets

De parkeernormen voor auto en fiets in deze Nota Parkeernormen hebben betrekking op bouwontwikkelingen waarvoor een omgevingsvergunning noodzakelijk is of bouwontwikkelingen waarvoor een wijziging van het vigerende bestemmingsplan nodig is.

Wanneer de gemeente Delft een aanvraag voor een omgevingsvergunning ontvangt, toetst de gemeente onder meer of de voorgestelde wijzigingen passen binnen het kader van een goede ruimtelijke ordening. In dit proces wordt ook getoetst of voldaan wordt aan de nieuwe parkeereis die met de bouwontwikkeling gepaard gaat. Indien een initiatiefnemer wenst af te wijken van de parkeereis, dient deze afwijking gemotiveerd te worden. De leidraad voor deze motivering wordt gevormd door de beleidsregels uit hoofdstuk 4 van deze Nota.

### 2.2 Bouwverordening - Facetherziening Parkeren

De Facetherziening Parkeren is een facetbestemmingsplan en bevat een uniforme parkeer-, stal- en laden en lossenregeling die betrekking heeft op alle vigerende bestemmingsplannen in de gemeente Delft<sup>1</sup>. In bijlage 1 van de Facetherziening Parkeren is een overzicht opgenomen van alle vigerende bestemmingsplannen waarvoor het facetbestemmingsplan gaat gelden. Dit houdt in dat de bestaande regelingen in de vigerende bestemmingsplannen worden vervangen dan wel aangevuld met regelingen uit het facetbestemmingsplan. In de uniforme parkeer- en laden en lossenregeling uit het facetbestemmingsplan wordt dynamisch verwezen naar deze Nota.

Deze dynamische verwijzing houdt in dat in de bestemmingsplanregeling wordt bepaald dat de beleidsregels uit deze Nota, dan wel uit een van de parkeervisies (zie paragraaf 2.3), worden toegepast en als deze beleidsregels worden vervangen of gewijzigd, deze nieuwe of gewijzigde beleidsregels dan worden toegepast. De (parkeer-)regels uit de Facetherziening Parkeren en de parkeernormen en beleidsregels uit deze Nota en de parkeervisies vormen het juridische kader dat van toepassing is op het parkeren in de gemeente Delft.

### 2.3 Parkeervisies (Spoorzonegebied, Campus TU Delft en Schieoevers Noord)

Voor de Campus TU Delft, het Spoorzonegebied en ontwikkelgebied Schieoevers Noord zijn afzonderlijke parkeervisies opgesteld (zie bijlage 1 voor de gebiedsaanduidingen). In deze parkeervisies zijn gebiedsgerichte afwijkingen op het vigerende parkeerbeleid van de gemeente Delft opgenomen. Op het moment dat er een omgevingsvergunningsaanvraag bij de gemeente ingediend wordt voor een bouwontwikkeling in een van deze gebieden, vormen de parkeervisies het vigerende beleid op basis waarvan getoetst wordt. Omdat het bestemmingsplan Facetherziening Parkeren ook van toepassing zal zijn op de Campus TU Delft, wordt in de bestemmingsplanregeling bepaald dat dan niet de beleidsregels uit deze Nota, maar de beleidsregels Parkeren TU Campus van 19 januari 2016 worden toegepast.

### 2.4 Overgangsregeling parkeernormen auto en fiets

Burgemeester en wethouders passen de door hen vastgestelde beleidsregels met betrekking tot parkeren, stallen, laden en lossen toe, zoals die gelden op het tijdstip van indiening van de aanvraag om een omgevingsvergunning.

## 3. Parkeernormering

### 3.1 Uitgangspunten

*CROW publicatie 317: kencijfers parkeren en verkeersgeneratie*

De gemeente Delft kiest als basis voor haar autoparkeernormen de parkeerkencijfers uit CROW publicatie 317: kencijfers parkeren en verkeersgeneratie. De parkeerkencijfers van het CROW hebben tevens de input gevormd voor de oude Nota Parkeernormen 2013. Bij het toepassen van de parkeerkencijfers van het CROW zijn de onderstaande uitgangspunten gehanteerd:

- In de gebieden binnenstad en schil binnenstad geldt het minimale parkeerkencijfer als referentiepunt. In alle overige gebieden wordt het gemiddelde parkeerkencijfer als referentiepunt gehanteerd.

1) Met uitzondering van de vigerende bestemmingsplannen waarin verwezen wordt naar de afzonderlijke parkeervisie Beleidsregels Spoorzonegebied gemeente Delft van 26 september 2017.

Een uitzondering op deze toedeling is het Delftse autoluwplusgebied. In dit voornamelijk voetgangersgebied is een geslotenverklaring van kracht, gereguleerd met behulp van kentekenerkenning. Extra autoverkeer is in dit gebied ongewenst, daarom is in dit gebied de parkeernorm nul en is de Autoluwplusregeling van kracht. In het autoluwplusgebied worden geen nieuwe parkeerplaatsen aangelegd. Dit betekent ook geen parkeerplaatsen op eigen terrein.

- Binnen de parkeercijfers van het CROW wordt onderscheid gemaakt naar mate van stedelijkheid en ligging in de stedelijke zone. De mate van stedelijkheid is voor de gemeente Delft vastgesteld op de hoogste categorie: zeer sterk stedelijk (dit betekent dat er in de gemeente Delft per vierkante kilometer gemiddeld meer dan 2.500 adressen gevestigd zijn). De ligging in de stedelijke zone kan per bouwontwikkeling verschillen (zie tabel 3.1). Bij het bepalen van de stedelijke zone wordt de ligging van de voordeur als uitgangspunt gehanteerd, de zones zijn weergegeven in bijlage 1.

Gebied	Stedelijke zone CROW
Autoluwplusgebied	n.v.t. (Autoluwplusregeling)
Binnenstad Delft	centrum
Schil binnenstad	schil centrum
Rest Delft	rest bebouwde kom
TU Campus, Spoorzonegebied	n.v.t. (parkeervisies)

Tabel 3.1: Toepassing CROW-indeling in de gemeente Delft.

#### *Autoluwplusregeling*

In de binnenstad van Delft een autoluwplusgebied van kracht. In dit gebied is extra autoverkeer ongewenst. Voor alle adressen van bouwontwikkelingen die toevallen tot dit gebied geldt de autoluwplusregeling. Dit houdt in dat er in dit gebied geen parkeervergunningen worden afgegeven. De autoluwplusregeling is van toepassing op alle parkeervergunningen van gebruikers en bezoekers van zowel woonfuncties als niet-woonfuncties.

#### *Gebruikersdeel en bezoekersdeel*

De parkeernorm voor een functie is opgebouwd uit een gebruikersdeel en een bezoekersdeel (in paragraaf 3.2 worden deze verder gespecificeerd). Indien een initiatiefnemer verschillende parkeeroplossingen wenst toe te passen voor beide gebruikersgroepen (het bewoners parkeren op locatie A, het bezoekers parkeren op locatie B) is dit toegestaan mits wordt voldaan aan de onderstaande voorwaarden.

- Dat aannemelijk is gemaakt dat de (fysieke) toegangsverlening tot de betreffende parkeervoorzieningen beheersbaar is. Specifiek dient aangegeven te worden hoe de toegangsverlening voor de gebruikersgroep bezoekers geregeld wordt;
- De betreffende parkeervoorzieningen liggen binnen de maximale loopafstanden conform bijlage 5.

### **3.2 Parkeernormen auto**

In bijlage 2 is het totaal overzicht opgenomen met de autoparkeernormen voor alle gangbare woonfuncties en niet-woonfuncties. In deze paragraaf wordt ingegaan op hoe de parkeernormen tot stand zijn gekomen. Ook worden een aantal noemenswaardige aspecten van de autoparkeernormen benoemd.

#### **Wonen**

Het CROW maakt in haar parkeercijfers onderscheid in de prijsklasse van de woningen (goedkoop, midden, duur), de eigendomspositie (huur, koop) en de verschijningsvorm (tussenwoningen, vrijstaand etc.). In de autoparkeernormen uit bijlage 2 is ervoor gekozen om de verscheidenheid aan woningen die hieruit volgt te vereenvoudigen en enkel onderscheid te maken naar de gebruiksoppervlakte (GO, uitgedrukt in het aantal vierkante meter) van een woning. De reden hiervoor is dat bij nieuwbouw of functiewijziging de GO vaak al bekend is, terwijl een indeling in prijsklassen discussie kan opleveren.

Bij de onderstaande parkeernormen zoals weergegeven in tabel 3.2 gelden de onderstaande bezoekersaandelen:

- Bij woningen in de binnenstad geldt een bezoekersaandeel van 0,1 parkeerplaatsen per woning;
- Bij woningen in de schil binnenstad geldt een bezoekersaandeel van 0,2 parkeerplaatsen per woning;
- Bij woningen gelegen buiten de twee bovenstaande gebieden (rest Delft) geldt een bezoekersaandeel van 0,3 parkeerplaatsen per woning.

Functie	Autoluw- plus- gebied	Binnen- stad	Schil binnenstad	Rest Delft	Waarvan bezoekers- aandeel	Eenheid
woning ≤ 40 m <sup>2</sup>	0	0,1	0,5	0,7	**	per woning
woning 40 - ≤ 60 m <sup>2</sup>	0	0,5	0,8	1	**	per woning
woning 60 - ≤ 90 m <sup>2</sup>	0	0,8	1,1	1,3	**	per woning
woning 90 - ≤ 130 m <sup>2</sup>	0	1,0	1,3	1,5	**	per woning
woning > 130 m <sup>2</sup>	0	1,1	1,4	1,7	**	per woning
kamerverhuur studen- ten	0	0,1	0,15	0,2	0,1	per wooneenheid
aanleunwoning	0	0,1	0,2	0,9	**	per woning

\*\*= Bezoekersaandeel binnenstad: 0,1 p.p. per woning, schil binnenstad 0,2; p.p. per woning en voor rest Delft 0,3 p.p. per woning.

Tabel 3.2: Parkeernormen voor woonfuncties uitgesplitst naar gebieden in Delft

#### Kamerverhuur studenten

Studentenwoningen worden gekenmerkt door een relatief lage parkeernorm (zie tabel 3.2). Veel studenten beschikken namelijk niet over een eigen auto. In geval van verkoop van een studentenwoning kunnen er twee situaties optreden:

1. De voormalige studentenwoning wordt verkocht/verhuurd aan een nieuwe student. Deze dient te verklaren student te zijn door bijvoorbeeld een campuscontract te overleggen of op een andere manier aan te tonen dat hij/zij student is. Indien een nieuwe student in de woning trekt wordt de parkeernorm voor studentenwoningen gehandhaafd.
2. De voormalige studentenwoning wordt verkocht aan niet-studenten. Deze wijziging heeft tot gevolg dat voldaan dient te worden aan de parkeernorm voor reguliere niet-studentenwoningen.

#### Aanleunwoning

In de regel worden aanleunwoningen gebouwd tegen of in de nabijheid van een verzorgingshuis. Deze woningen zijn bedoeld voor ouderen die nog relatief mobiel zijn en geen grote gezondheidsproblemen hebben. Dit type woningen is kleiner dan 90 m<sup>2</sup> GO en komt onder de volgende benamingen voor: aanleunwoningen, appartementen met zorg binnen handbereik, ouderenwoning, serviceflat of zelfstandige seniorenwoning.

De functie aanleunwoning kan breed worden geïnterpreteerd. Binnen deze Nota wordt het volgende onderscheid gemaakt:

- Intramurale zorgwoningen voor mensen met een zwaardere zorgindicatie (dag verzorging). Deze zorgwoningen vallen onder de categorie verpleeg-/verzorgingshuis.
- Extramurale zorgwoningen voor zorgbehoevenden met behoefte aan zorg op afroep. Dit type zorgwoningen valt onder de categorie aanleunwoning.

#### Detailhandel en horecavoorzieningen

Parkeernormen hebben van origine een lineair karakter; een functie van een tweemaal zo grote omvang heeft volgens de parkeernormen een tweemaal zo grote parkeerbehoefte. In geval van uitbreiding van winkels en horecavoorzieningen is het echter niet realistisch te veronderstellen dat bij een uitbreiding van 20% bruto vloeroppervlakte (bvo) ook het aantal bezoekers met 20% zal toenemen (wat inhoudt dat de parkeerbehoefte ook niet met 20% zal toenemen). In navolging op deze veronderstelling wordt er in de gemeente Delft een reductiefactor op de te hanteren parkeernorm bij uitbreiding van detailhandel- en horecafuncties gehanteerd.

#### Uitbreiding van bestaande detailhandel- of horecavoorzieningen

De reductiefactor op de oorspronkelijke parkeernorm voor uitbreiding van een bestaande functie wordt beschreven door de formule:  $y$  (reductiefactor) =  $1 - (\text{oorspronkelijk bvo} / \text{uiteindelijk bvo})$ . De formule leidt bij kleine uitbreidingen tot een grotere reductiefactor (een relatief lage parkeernorm), bij grote uitbreidingen is sprake van een lagere reductiefactor (de parkeernorm benadert de oorspronkelijke parkeernorm).

**Rekenvoorbeeld: reductiefactor bij uitbreiding van een bestaande detailhandel- en horecafuncties**

- Functie: supermarkt (oorspronkelijk 1.000 m<sup>2</sup> bvo, na uitbreiding 1.300 m<sup>2</sup> bvo).
- Parkeernorm: 4,25 parkeerplaatsen per 100 m<sup>2</sup> bvo.

Reductiefactor op de oorspronkelijke parkeernorm:  $1 - (1.000/1.300) = 0,23$   
Gereduceerde parkeernorm:  $4,25 * 0,23 = 0,98$  parkeerplaatsen per 100 m<sup>2</sup> bvo.

Resultaat: 13 extra parkeerplaatsen bij toepassing oorspronkelijke parkeernorm, 3 extra parkeerplaatsen bij toepassing van de gereduceerde parkeernorm.

**Overige functies**

In dit hoofdstuk wordt op twee functies, Kiss & Ride zones en laad- en losvoorzieningen, een aparte toelichting gegeven. Binnen het parkeerbeleid van de gemeente Delft geldt voor beide functies een aparte interpretatie.

*Kiss & Ride zones*

De functies kinderdagverblijf en basisschool kennen naast een reguliere parkeernorm ook een parkeernorm voor Kiss & Ride zones. Het uitgangspunt is dat voor parkeerplaatsen bedoeld voor Kiss & Ride zo veel mogelijk gebruik gemaakt wordt van het al bestaande parkeerareaal. Een voorwaarde hierbij is dat de parkeerdruk in het desbetreffende gebied niet hoger mag worden dan 85% op het voor de scholen of kinderdagverblijf maatgevende moment. Indien voor de aanleg van Kiss & Ride zones geen gebruik gemaakt kan worden van het bestaande parkeerareaal, dienen parkeerplaatsen aangelegd te worden ten behoeve van Kiss & Ride. De initiatiefnemer van een bouwontwikkeling is verantwoordelijk voor de aanleg van deze parkeerplaatsen.

*Laad- en losvoorzieningen*

Indien de functie van een bouwontwikkeling aanleiding geeft tot een te verwachten behoefte aan ruimte voor het laden of lossen van goederen (met name van toepassing op detailhandel- en horecavoorzieningen), dan is een initiatiefnemer verplicht om deze ruimte te faciliteren op eigen terrein. Uitsluitend in die gevallen dat op grond van bijzondere omstandigheden de initiatiefnemer aannemelijk maakt dat de logistieke aan- en afvoer van producten geen specifieke laad- en losplaatsen behoeft, dan wel dat op een andere wijze kan worden voldaan aan de eis om voldoende laad- en losmogelijkheden beschikbaar te hebben, kan toepassing worden gegeven aan de afwijkingsbevoegdheid uit de Facetherziening Parkeren.

**3.3 Parkeernormen fiets**

Het fietsparkeren in Delft heeft zich de afgelopen jaren ontwikkeld tot een zeer omvangrijk vraagstuk. In navolging op deze ontwikkeling zijn in bijlage 3 van deze Nota fietsparkeernormen opgenomen. Omdat er wezenlijke verschillen zijn tussen het parkeren van fietsen en het parkeren van auto's wordt in deze paragraaf een toelichting op de gestelde normen gegeven.

**Fietsparkeernormen wonen**

Artikel 4.31 van het Bouwbesluit 2012 stelt eisen aan de aanwezigheid, bereikbaarheid en afmetingen van de buitenberging bij woningen. Om deze reden zijn in deze Nota geen fietsparkeernormen voor de functie wonen opgenomen. Omdat het Bouwbesluit echter geen prestatie-eisen stelt aan berguimtes voor studenten- en zorgwoningen, waardoor het kan voorkomen dat berguimtes niet geschikt zijn voor het stallen van fietsen, bevat deze Nota specifieke fietsparkeernormen voor studentenwoningen en zorgwoningen (zie bijlage 3).

In de onderstaande opsomming worden de eisen met betrekking berguimte bij woningen uit het Bouwbesluit samengevat. In het Bouwbesluit wordt geen verdere uitsplitsing gemaakt naar verschillende type woningen (dit betekent dat voor alle typen woonfuncties de onderstaande eisen gelden).

- Een woonfunctie heeft als nevenfunctie een niet-gemeenschappelijke afsluitbare berguimte met een vloeroppervlakte van ten minste 5 m<sup>2</sup> bij een breedte van ten minste 1,8 m en een hoogte boven de vloer van tenminste 2,3 m. Met nevenfunctie wordt bedoeld dat de berguimte geen onderdeel is van de woonfunctie.
- In afwijking van het eerste lid kan bij een woonfunctie met een gebruiksoppervlakte van niet meer 50 m<sup>2</sup> de berguimte gemeenschappelijk zijn indien het vloeroppervlakte van de berguimte ten minste 1,5 m<sup>2</sup> per woonfunctie bedraagt.
- Een berguimte als bedoeld in dit artikel is vanaf de openbare weg rechtstreeks bereikbaar via het aansluitende terrein of een gemeenschappelijke verkeersruimte.

De eisen uit het Bouwbesluit zijn ook van toepassing op woningen die gerealiseerd worden bij functiewijziging van een gebouw waarbij een bestemmingswijziging van toepassing is.

### ***Fietsparkeernormen en de bestaande situatie***

In de beleidsnota 'Fietsparkeren Delft' (juni, 2017) wordt gesproken van 2.000 extra fietsparkeerplaatsen in de binnenstad van Delft om aan huidige vraag te kunnen voorstaan. Omdat de gestelde fietsparkeernormen alleen van toepassing zijn op bouwontwikkelingen, vormen fietsparkeernormen niet de oplossing voor het huidige vraagstuk rondom fietsparkeren. Fietsparkeernormen garanderen daarentegen wel dat er bij bouwontwikkelingen voldoende fietsparkeerplaatsen gerealiseerd worden.

### ***De relatie tussen auto- en fietsparkeren***

Parkeernormen voor auto's en parkeernormen voor fietsen hebben in zijn algemeenheid een duidelijke relatie met elkaar; daar waar de fietsparkeernormen hoog zijn, zijn de parkeernormen voor auto's lager. Deze relatie is relevant omdat het realiseren van fietsparkeerplaatsen (een gedeelte van) de oplossing kan bieden voor het parkeervraagstuk bij bouwontwikkelingen. Het realiseren van parkeerplaatsen voor auto's is namelijk niet altijd gewenst (denk hierbij aan het Delftse autoluwplusgebied) of mogelijk.

### ***Wat er onder een fietsparkeerplaats wordt verstaan***

Fietsparkeerplaatsen dienen zich in veel verschillende hoedanigheden aan. In deze Nota wordt onder een fietsparkeerplaats een ruimte verstaan die gereserveerd is voor het parkeren van een fiets. Deze reservering van (openbare) ruimte kan op twee manieren vormgegeven worden:

- Expliciet: reservering van (openbare) ruimte voor fietsparkeerplaatsen met behulp van bijvoorbeeld fietsenrekken, fietsennietjes of markering;
- Impliciet: reservering van (openbare) ruimte voor fietsparkeerplaatsen zonder dat hier voorzieningen voor getroffen worden. Een voorwaarde hierbij is dat de geparkeerde fietsen geen belemmering voor de vrije doorgang mogen vormen.

In een omgevingsvergunningaanvraag dient een initiatiefnemer inzichtelijk te maken waar de expliciete en/of impliciete fietsparkeerplaatsen voor de bouwontwikkeling gepositioneerd worden. Voor alle functies geldt een maximale loopafstand zoals opgenomen in bijlage 5 tussen de functie en de fietsparkeerplaatsen.

### ***Gebiedsgerichte aanpak bij toepassing van fietsparkeernormen***

In bijlage 3 van deze Nota zijn voor een groot aantal functies fietsparkeernormen opgenomen, welke zijn gebaseerd op de landelijke kencijfers uit de CROW (publicatie 317). Binnen het toepassen van deze fietsparkeernormen staat voorop dat een gebiedsgerichte aanpak vereist is om tot een goede afstemming te kunnen komen tussen de vraag naar en het aanbod van fietsparkeerplaatsen. In deze Nota worden drie richtlijnen geschetst om tot deze gebiedsgerichte aanpak te kunnen komen.

1. De vraag naar fietsparkeerplaatsen verschilt per locatie en per doelgroep. Bij het bepalen van het aantal fietsparkeerplaatsen en de positionering van deze fietsparkeerplaatsen dient altijd rekening gehouden te worden met de beoogde gebruikersgroepen.
2. Realiseer bij bouwontwikkelingen fietsparkeerplaatsen op dusdanige locaties dat fietsers hier ook daadwerkelijk gebruik van gaan maken. Verkeerd gepositioneerde fietsparkeerplaatsen kan tot een situatie leiden waarin er feitelijk voldoende fietsparkeerplaatsen aanwezig zijn, echter worden deze parkeerplaatsen niet of nauwelijks gebruikt.
3. De gemiddelde Delftse fietser wil zijn fiets het liefst binnen een straal van 50 meter van zijn bestemming parkeren (bron: Nota Fietsparkeren Delft). Fietsparkeerplaatsen buiten dit gebied zijn voor fietsers minder aantrekkelijk. In het Autoluwplusgebied en de binnenstad wordt voor andere functies dan wonen wel een loopafstand voor fietsen gehanteerd van maximaal 100 meter, omdat op bepaalde locaties binnen 50 meter geen mogelijkheden zijn tot het realiseren van fietsparkeerplekken.

### ***Rekenvoorbeeld: fietsparkeernormen***

In de schil van de binnenstad wordt een appartementencomplex gerealiseerd met een mix van woningen en zorgwoningen. Op de begane grond van het complex wordt een gezondheidscentrum gevestigd. Voor de woningen, met uitzondering van de zorgwoningen, moet voor fietsparkeren worden voldaan aan het bepaalde in het Bouwbesluit 2012. Dit houdt in dit geval, bij woningen van 60 m<sup>2</sup> GO, in dat iedere woning een niet-gemeenschappelijke afsluitbare bergruimte moet hebben met een vloeroppervlakte van ten minste 5 m<sup>2</sup> bij een breedte van ten minste 1,8 m en een hoogte boven de vloer van ten minste 2,3 m. Deze bergruimte moet vanaf de openbare weg rechtstreeks bereikbaar zijn via het aansluitende terrein of een gemeenschappelijke verkeersruimte. In onderstaande tabel is opgenomen wat de berekening van het aantal fietsparkeerplaatsen en bergingen is.

Functie	norm	pp per	aantal	eenheid	aantal pp	aantal bergingen
Woningen 60 m <sup>2</sup> GO	Bouwbesluit 2012		20	stuks		20,0
Zorgwoningen	1,0	Woning	30	stuks	30,0	
Gezondheidscentrum	1,3	100 m <sup>2</sup> bvo	450	m <sup>2</sup> bvo	5,85	

#### *Toets dubbelgebruik*

De toets dubbelgebruik is in dit geval niet van toepassing. Aan de woningen, uitgezonderd de zorgwoningen, worden niet-gemeenschappelijke afsluitbare bergruimtes toegewezen. Deze zijn daarmee niet voor dubbelgebruik inzetbaar. De ontwikkelaar kiest ervoor om de fietsparkeerplaatsen voor de zorgwoningen op eigen terrein bij de entree van het appartementencomplex te realiseren. De entree voor het gezondheidscentrum wordt bewust aan de andere zijde van het complex gefaciliteerd. Het dubbelgebruik van de fietsparkeerplaatsen van de zorgwoningen is daardoor geen optie meer, omdat deze buiten de maximale loopafstand van 50 meter liggen ten opzichte van de entree van het gezondheidscentrum. De fietsparkeerplaatsen voor het gezondheidscentrum worden daarom op eigen terrein bij de entree van deze functie gemaakt.

Dit betekent dat bij deze bouwontwikkeling in totaal moet worden gerealiseerd:

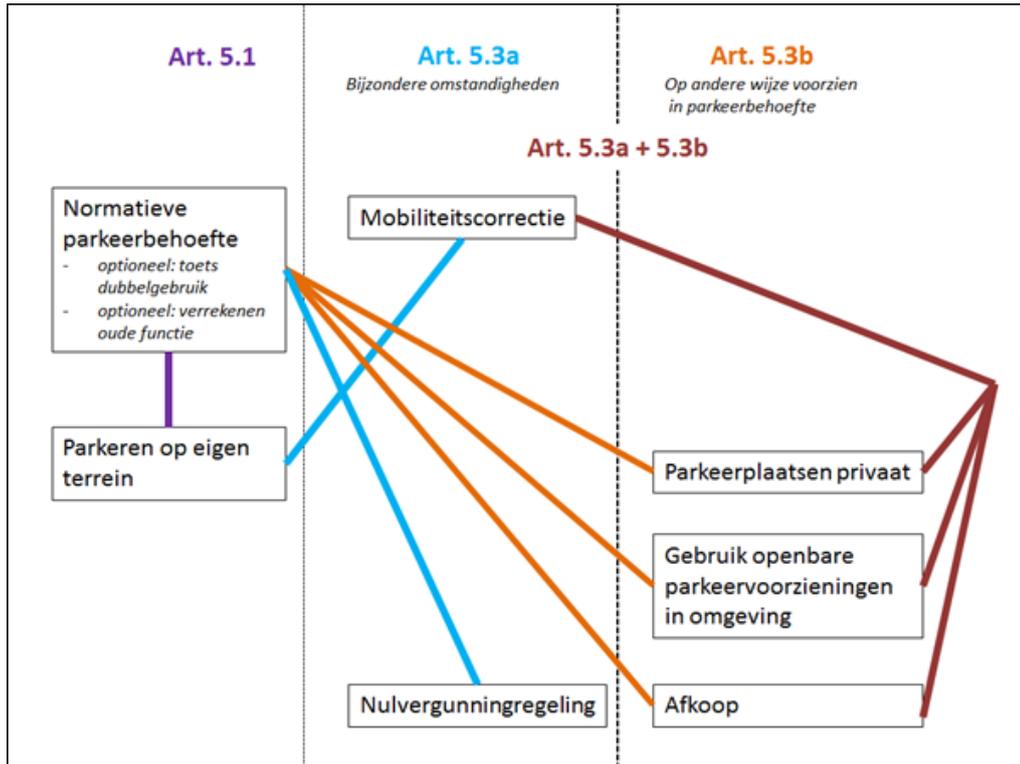
- 20 niet-gemeenschappelijke afsluitbare bergruimtes met een vloeroppervlakte van ten minste 5 m<sup>2</sup> bij een breedte van ten minste 1,8 m en een hoogte boven de vloer van tenminste 2,3 m;
- 36 fietsparkeerplaatsen op eigen terrein, waarvan 30 bij de entree van het appartementencomplex en 6 bij de entree van het gezondheidscentrum.

## 4. Beleidsregels

### 4.1 Inleiding tot de beleidsregels

Bij elke bouwontwikkeling in de gemeente Delft moeten voldoende parkeerplaatsen voor auto's en fietsen gerealiseerd worden conform de parkeernormen uit deze Nota Parkeernormen. Het basisuitgangspunt hierbij is dat deze parkeerplaatsen op eigen terrein moeten liggen (en binnen de maximale loopafstanden, zie bijlage 5). Dit basisuitgangspunt conform artikel 5.1 van de Facetherziening Parkeren is weergegeven in figuur 4.2. De afwijkingen op dit basisuitgangspunt van parkeren op eigen terrein conform artikel 5.3 van de Facetherziening Parkeren is schematisch weergegeven in figuur 4.3. In onderstaande figuur 4.1 wordt tenslotte schematisch het onderscheid tussen de stappen van artikel 5.1 en 5.3 weergegeven.





Figuur 4.1: Schematische weergave onderscheid stappen artikel 5.1 en 5.3 Facetherziening Parkeren

Voor de vaststelling van het aantal benodigde (fiets)parkeerplaatsen bij een bouwontwikkeling moeten de beleidsregels uit dit hoofdstuk nageleefd worden. Zowel de normatieve parkeerbehoefte als eventuele afwijkingen hierop worden bepaald op basis van de beleidsregels uit dit hoofdstuk. Eventuele afwijkingen komen bijvoorbeeld voort uit de onmogelijkheid om het vastgestelde aantal (fiets)parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. Het kan ook zo zijn dat van de beoogde gebruikersgroep van een te realiseren functie een ander mobiliteitsgedrag verwacht wordt dan in de parkeernormen verondersteld wordt.

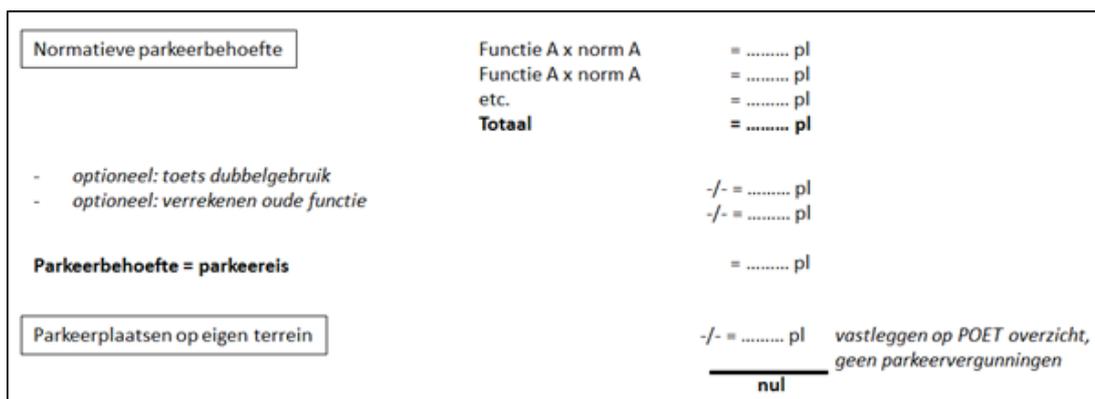
Bij bouwontwikkelingen in de gemeente Delft die aanleiding geven tot laden of lossen zal voorzien moeten worden in voldoende ruimte voor laden of lossen van goederen. In deze behoefte dient alleen te worden voorzien indien de omvang en gebruiksfunctie van een bouwontwikkeling hier aanleiding toe geeft. Het basisuitgangspunt hierbij is dat deze voorziening op eigen terrein moet liggen. Indien de laad- en losbehoefte van een ontwikkeling op eigen terrein gefaciliteerd wordt conform artikel 6.1 van de Facetherziening Parkeren is geen sprake van afwijkingsgronden. In alle andere gevallen geldt de afwijkingsbevoegdheid conform artikel 6.2 van de Facetherziening Parkeren.

De hiernavolgende paragrafen omvatten de beleidsregels, welke worden geïllustreerd met (reken)voorbeelden.

#### 4.2 Beleidsregels vaststelling parkeereis

Conform artikel 5.1 van de Facetherziening parkeren geldt dat elke initiatiefnemer zorg moet dragen voor voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein voor het faciliteren van de parkeereis, waarbij eventueel dubbelgebruik wordt meegenomen. Deze eis is zowel van toepassing op het auto- als het fietsparkeren.

In onderstaande figuur is de werkwijze schematisch weergegeven.



Figuur 4.2: Schematische weergave berekening parkeereis op eigen terrein

*De relevante gegevens*

Om een adequate parkeerbalans op te kunnen stellen zijn de juiste invoergegevens vereist. Dit zijn de gegevens op basis waarvan de parkeernormen kunnen worden toegepast. Voor een woningbouwproject zijn dit het aantal woningen per woningcategorie naar gebruiksoppervlakte (GO), voor bijvoorbeeld een hotel zijn dit het aantal kamers. Voor de meeste functies is de norm gebaseerd op de bruto vloeroppervlakte (bvo). In bijlage 6 is een aantal omrekenfactoren opgenomen. Deze omrekenfactoren kunnen bijvoorbeeld gebruikt worden om het aantal zitplaatsen in een bioscoop om te rekenen tot het aantal vierkante meters (m<sup>2</sup>) bvo.

Bij het berekenen van de normatieve parkeerbehoefte is het van belang dat zo concreet mogelijk benoemd wordt wat voor bouwontwikkeling het betreft. Ook is relevant op wat voor manier de te realiseren functies gebruikt zullen gaan worden (benoeming van de beoogde gebruikersgroepen).

Voor verschillende gebieden in de gemeente Delft zijn afwijkende parkeernormen gedefinieerd. De hoogte van de te hanteren parkeernorm is afhankelijk van de ligging van het plangebied in het stedelijk netwerk (binnenstad, schil binnenstad of rest Delft) en van het type functie dat gerealiseerd wordt. In hoofdstuk 3.1 wordt nader ingegaan op de stedelijke zones waartussen onderscheid gemaakt wordt binnen de gemeente.

**Rekenvoorbeeld A: verzameling invoergegevens**

In een plangebied worden woningen, kantoren en een supermarkt gerealiseerd. Op een deel van de bouwlocatie stond tot voor kort een opslagloods van 2.500 m<sup>2</sup>. Om de bruto parkeerbehoefte te kunnen bepalen zijn de volgende gegevens nodig.

Functie	Aantal	eenheid
Woningen ≤ 40 m <sup>2</sup> GO	20	stuks
Woningen 40 - ≤ 60 m <sup>2</sup> GO	20	stuks
Woningen 90 - ≤ 130 m <sup>2</sup> GO	15	stuks
Woningen > 130 m <sup>2</sup> GO	30	stuks
Kantoor	1.500	m <sup>2</sup> bvo
Supermarkt	2.000	m <sup>2</sup> bvo
Opslagloods	2.500	m <sup>2</sup> bvo

*De normatieve parkeerbehoefte*

Wanneer de gegevens van een bouwontwikkeling bekend zijn, wordt de bijbehorende norm bepaald. Deze wordt vermenigvuldigd met het te realiseren programma, het aantal m<sup>2</sup> bvo of met andere eenheden zoals het aantal zitplaatsen in een bioscoop. Bij een gecombineerde ontwikkeling, wordt de berekening voor iedere functie apart uitgevoerd. De uitkomsten van iedere berekening worden vervolgens bij elkaar opgeteld, deze optelling vormt de normatieve parkeerbehoefte. Deze berekening wordt zowel voor het aantal auto's als voor het aantal fietsen uitgevoerd.

### **Rekenvoorbeeld B: berekening normatieve parkeerbehoefte**

In dit voorbeeld ligt het plangebied binnen de zone 'Schil binnenstad'. In het onderstaande overzicht zijn de invoergegevens vermenigvuldigd met de normen die in deze zone gelden. De initiatiefnemer kiest er in dit geval voor om bij iedere woning een eigen parkeerplaats op te leveren. De te hanteren parkeernorm is hiermee hoger dan de minimale parkeernorm voor woningen uit deze Nota.

Opgemerkt dient te worden dat de toets dubbelgebruik en de verrekening van de oude functie loods plaatsvinden met berekening naar aanwezigheidspercentages. Deze berekening is in rekenvoorbeeld C opgenomen.

Functie	norm	pp per	aantal	eenheid	aantal pp
Woningen ≤ 40 m <sup>2</sup> GO	0,5	Woning	20	stuks	10,0
Woningen 40 - ≤ 60 m <sup>2</sup> GO	0,8	Woning	20	stuks	16,0
Woningen 90 - ≤ 130 m <sup>2</sup> GO	1,3	Woning	15	stuks	19,5
Woningen > 130 m <sup>2</sup> GO	1,4	Woning	30	stuks	42,0
Kantoor	0,9	100 m <sup>2</sup> bvo	1.500	m <sup>2</sup> bvo	13,5
Supermarkt	2,5	100 m <sup>2</sup> bvo	2.000	m <sup>2</sup> bvo	50,0
<b>Totaal</b>					<b>151,0</b>

#### *Toets dubbelgebruik*

De toets dubbelgebruik houdt het volgende in. De parkeernorm geeft aan wat de parkeerbehoefte van een functie is. Wanneer binnen een bouwontwikkeling meerdere functies worden gebouwd, vallen de pieken in parkeerbehoefte van die functies niet altijd op hetzelfde moment. Bij woningen is de parkeerbehoefte bijvoorbeeld op werkdagen in de avond en nacht maximaal. Bij een supermarkt of kantoor zal deze behoefte vooral overdag optreden. Het moment waarop alle gecombineerde functies tezamen een maximale parkeerbehoefte genereren wordt de maatgevende parkeerbehoefte genoemd. De maatgevende parkeerbehoefte wordt bepaald aan de hand van de aanwezigheidspercentages in bijlage 4.

De maatgevende parkeerbehoefte is lager dan de som van alle parkeerbehoeftes, van alle verschillende functies, binnen een bouwontwikkeling. Door de maatgevende parkeerbehoefte als uitgangspunt te hanteren wordt een efficiënter ruimtegebruik bevorderd. Binnen de systematiek van de maatgevende parkeerbehoefte wordt ervan uitgegaan dat de aanwezige parkeercapaciteit uitwisselbaar is (het zogeheten dubbelgebruik). Parkeercapaciteit die niet gebruikt kan worden voor dubbelgebruik (bijvoorbeeld omdat parkeerplaatsen exclusief bij een woning verkocht worden) worden buiten beschouwing gelaten binnen de berekening van de maatgevende parkeerbehoefte.

#### *Rekening houden met de oorspronkelijke situatie*

Bij verbouw en functiewijziging wordt rekening gehouden met de normatieve parkeerbehoefte van de oorspronkelijke situatie. Het uitgangspunt hierbij is dat de parkeerbehoefte van het laatste legale gebruik van de oorspronkelijke situatie - voor zover die parkeerbehoefte werd gefaciliteerd in het openbare parkeerareaal - negatief wordt opgenomen bij de te berekenen parkeerbehoefte voor de nieuwe situatie. Hierbij dient rekening te worden gehouden met de aanwezigheidspercentages die voor de oorspronkelijke functie golden. Voor ieder moment dat er een aanvullende parkeerbehoefte ontstaat, moet worden voorzien in de behoefte, zie rekenvoorbeeld C "bepaling parkeereis". De parkeerbehoefte die in de oorspronkelijke situatie op eigen terrein werd gefaciliteerd, wordt buiten beschouwing gelaten.

Als een gebouw of terrein meer dan vijf jaar ongebruikt of 'tijdelijk' gebruikt is gebleven, wordt de parkeerbehoefte van de bestaande situatie geacht nihil te zijn. De ooit beschikbare parkeerruimte zal dan immers door andere parkeerders in gebruik zijn genomen, waardoor de parkeerplaatsen niet meer beschikbaar zijn voor de nieuwe functie. Tijdelijk gebruik ter overbrugging van een permanent gebruik wordt (als het niet langer dan vijf jaar heeft geduurd) buiten beschouwing gelaten bij de beoordeling van het laatste legale gebruik. Het is ter beoordeling van de gemeente of er sprake is geweest van tijdelijk gebruik.

#### *Afronden*

De berekende parkeerbehoefte wordt tussentijds niet afgerond. Pas bij het bepalen van de parkeereis wordt het aantal parkeerplaatsen cijfermatig naar boven afgerond op hele parkeerplaatsen.

**Rekenvoorbeeld C: bepaling parkeereis na toets dubbelgebruik en verrekening oude functie**

In de onderstaande tabel zijn de aanwezigheidspercentages per moment van de week voor de drie categorieën weergegeven.

Categorie	Werkdag overdag	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop-avond	Werkdag Nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag Middag
Woningen (bewoners)	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Woningen (bezoekers)	10%	20%	5%	5%	0%	60%	100%	70%
Kantoor	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
Supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	100%
Loods (arbeidsextensief)	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%

In de onderstaande tabel is de parkeereis per moment van de week weergegeven met de toets dubbelgebruik en verrekening oude functie.

Categorie	Werkdag overdag	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop-avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag Middag
Woningen (bewoners)	35,3	35,3	63,5	56,4	70,5	42,3	56,4	49,4
Woningen (bezoekers)	1,7	3,4	0,9	0,9	0,0	10,2	17,0	11,9
Kantoor	13,5	13,5	0,7	0,7	0,0	0,0	0,0	0,0
Supermarkt	15,0	30,0	20,0	40,0	0,0	50,0	20,0	50,0
Loods	-12,5	-12,5	-0,6	-0,6	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Totaal</b>	<b>53,0</b>	<b>69,7</b>	<b>84,4</b>	<b>97,3</b>	<b>70,5</b>	<b>102,5</b>	<b>93,4</b>	<b>111,3</b>

In dit voorbeeld is de zondagmiddag het maatgevende moment met een parkeerbehoefte van (afgerond) 112 parkeerplaatsen.

**Omrekenfactoren bij parkeerruimte op eigen terrein**

Bij grondgebonden woningen is vaak parkeerruimte op eigen terrein aanwezig, in de vorm van een garage, oprit of carport. Omdat deze voorzieningen niet altijd voor parkeren gebruikt worden, telt niet het volledig aantal parkeerplaatsen mee voor het bepalen van de parkeercapaciteit. In bijlage 6 zijn omrekenfactoren opgenomen waarmee het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein gecorrigeerd wordt naar de werkelijke parkeercapaciteit.

In gereguleerd gebied kan worden afgedwongen dat niet zal worden uitgeweken naar de openbare weg. In gereguleerd gebied zijn deze omrekenfactoren daarom niet van toepassing en wordt de bouwontwikkeling beoordeeld op basis van het theoretisch aantal beschikbare parkeerplaatsen.

**Rekenvoorbeeld D: aanbod voor parkeerbehoefte op eigen terrein**

In het voorbeeld hebben 30 woningen (> 130 m<sup>2</sup>) een garage met een oprit van 8 meter. Hier kunnen twee auto's op eigen terrein geparkeerd worden. De woningen zijn gelegen buiten het gereguleerde gebied. Door de omrekenfactor dient hier gerekend te worden met een parkeercapaciteit van 1 parkeerplaats per woning, dus in totaal 30 parkeerplaatsen.

In totaal worden er 30 parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd. De adressen waaraan deze parkeerplaatsen worden toegekend (in dit voorbeeld 1 parkeerplaats op eigen terrein per woning) worden op het POET-overzicht geplaatst voor uitsluiting van de eerste bewonersvergunning (1 parkeerplaats).

*Ter vergelijking: had deze bouwontwikkeling binnen het gereguleerde gebied gelegen, dan zou sprake zijn van 2 parkeerplaatsen op eigen terrein per woning. Dus totaal 60 parkeerplaatsen. Alle adressen hebben dan de volledige parkeereis op eigen terrein opgelost, waardoor de adressen op het POET-overzicht geplaatst worden met volledige uitsluiting van alle bewonersparkeervergunningen en de bezoekersvergunning.*

**POET-overzicht**

De adressen die behoren tot de bouwontwikkeling waarvan het parkeren op eigen terrein wordt gerealiseerd worden opgenomen in het POET-overzicht. Aan deze adressen worden nimmer vergunningen of ontheffingen voor parkeren in het openbaar gebied verstrekt.

*Kiss & Ride*

Indien een kinderdagverblijf of basisschool onderdeel van de bouwontwikkeling is, geldt hetgeen in paragraaf 3.2 met betrekking tot Kiss & Ride is opgenomen. Het aanwijzen van een Kiss & Ride plaats gebeurt conform art. 12 BABW met een verkeersbesluit.

**4.3 Beleidsregels vaststelling parkeereis met afwijkingsgronden**

In alle gevallen waarbij de volledige normatieve parkeerbehoefte, met eventueel toepassing van dubbelgebruik, niet op eigen terrein kan worden ingevuld, of als correctie op de normen gewenst is, is sprake van afwijkingsgronden en geldt de afwijkingsbevoegdheid conform de Facetherziening Parkeren artikel 5.3.

In figuur 4.3 worden de mogelijke optionele stappen voor deze situatie op een schematische manier weergegeven. De initiatiefnemer is toeleverancier van alle benodigde gegevens (hieronder wordt onder andere verstaan de berekening van de normatieve parkeerbehoefte en alle benodigde argumentatie op basis waarvan een alternatieve toepassing van parkeernormen mogelijk gemaakt kan worden).

Het onderstaande schema is met uitzondering van de nulvergunningregeling zowel van toepassing op het auto- als het fietsparkeren. In de praktijk is het proces wat leidt tot de bepaling van de parkeereis voor auto parkeren omvangrijker dan dat dit het geval is voor het fietsparkeren. De normatieve parkeerbehoefte, verrekend met eventuele alternatieve toepassingen van parkeernormen (als gevolg van bijzondere omstandigheden), zal bij veel bouwontwikkelingen leiden tot vaststelling van de parkeereis.

Normatieve parkeerbehoefte	Functie A x norm A	= .....	pl	
	Functie A x norm A	= .....	pl	
	etc.	= .....	pl	
	<b>Totaal</b>	= .....	<b>pl</b>	
<i>bijzondere omstandigheden</i>				
Mobiliteitscorrectie		-/-= .....	pl	
Nulvergunningregeling		-/-= .....	pl	
- optioneel: toets dubbelgebruik		-/-= .....	pl	
- optioneel: verrekenen oude functie		-/-= .....	pl	
<b>Parkeerbehoefte = parkeereis</b>	<b>Totaal</b>	= .....	<b>pl</b>	
Parkeerplaatsen op eigen terrein		-/-= .....	pl	vastleggen op POET overzicht, (deels) geen parkeervergunning
<i>op andere wijze voorzien in parkeerbehoefte</i>				
Parkeerplaatsen privaat		-/-= .....	pl	afpraak borgen in overeenkomst en vastleggen op POET overzicht, geen parkeervergunningen
Gebruik openbare parkeerplaatsen in omgeving		-/-= .....	pl	mits restcapaciteit op basis van dubbelgebruik, op basis van medewerking gemeente
Afkoop		-/-= .....	pl	deel parkeereis wordt verlegd van initiatiefnemer naar gemeente, op basis van medewerking gemeente
		<b>-----</b>		
			<b>nul</b>	

Figuur 4.3: Schematische weergave berekening parkeereis met gebruikmaking van afwijkingsgronden van art. 5.3.a en 5.3.b uit Facetherziening Parkeren

**Bijzondere omstandigheden**

Er kan voor één of meerdere functies binnen een bouwontwikkeling sprake zijn van bijzondere omstandigheden op basis waarvan een alternatieve toepassing van parkeernormen wenselijk is. Voor deze alternatieve toepassing is in de Facetherziening Parkeren (artikel 5.3 onder a) een afwijkingsbevoegdheid opgenomen. Via bijzondere omstandigheden kan worden afgeweken van de normatieve parkeerbehoefte

**Mobiliteitsplan**

De basis voor bijzondere omstandigheden wordt veelal gevormd door een mobiliteitsplan. Zo kan de toepassing van deelmobiliteit bij woningen leiden tot een reductie van de parkeereis. Er zijn nadere regels opgesteld op basis waarvan de reductie wordt toegepast en hoe hoog deze reductie is. Deze regels staan beschreven in "Uitgangspunten en randvoorwaarden deelmobiliteit bij bouwontwikkelingen". Ook kan er in een mobiliteitsplan bijvoorbeeld onderbouwd worden dat van alle medewerkers van een nieuw kantoorgebouw een substantieel gedeelte de auto niet voor het woon-werkverkeer zal gaan ge-

bruiken. Deze stelling dient (objectief) onderbouwd te worden waarmee aannemelijk wordt gemaakt dat een alternatieve toepassing van parkeernormen wenselijk is. Drie voorbeelden van een dergelijke (objectieve) onderbouwing zijn:

- Cijfers met betrekking tot het autobezit en/of gebruik van de beoogde gebruikersgroepen van een functie;
- Cijfers met betrekking tot het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer op de desbetreffende locatie;
- Resultaten uit referentieprojecten waarin maatregelen genomen zijn die soortgelijk zijn aan de voorgestelde maatregelen in het desbetreffende mobiliteitsplan.

Wanneer verwacht wordt dat een bouwontwikkeling vergezeld zal gaan met een relatief hoog fietsgebruik, en er derhalve meer fietsparkeerplaatsen gerealiseerd worden dan de norm voorschrijft, kan een reductie op de parkeernorm voor de auto toegepast worden. De hoogte van deze reductie is locatieafhankelijk en verschilt per situatie.

#### **Rekenvoorbeeld E: bijzondere omstandigheden**

Op basis van de "uitgangspunten en randvoorwaarden deelmobiliteit" wordt de maximale reductie bepaald. Het gebied: 'Schil binnenstad' bepaalt dat de bouwontwikkeling zich binnen het invloedgebied voorzieningen en station bevindt. Voor dit voorbeeld gaan we er daarnaast vanuit dat de omgeving gereguleerd is. Dit betekent dat de ontwikkeling onder categorie 1 valt. Een reductie van de parkeereis op het gebruikersdeel van wonen tot 30% is mogelijk.

Van de 87,5 normatieve parkeerplaatsen zijn er 17 (85 woningen \* 0,2) voor bezoekers. Van de overige parkeerplaatsen kan dus een deel als gevolg van de inzet van deelmobiliteit vervallen. Voor het parkeren van deze deelauto's zijn 5 plaatsen nodig, waardoor per saldo een vermindering van 16 parkeerplaatsen geldt.

Opgemerkt dient te worden dat onderstaande berekening geen rekening houdt met de toets dubbelgebruik en verrekening van de oude functie, omdat deze berekend dienen te worden naar aanwezigheidspercentages.

Funcie	norm	pp per	aantal	eenheid	aantal pp
Woningen ≤ 40 m <sup>2</sup> GO	0,5	woning	20	stuks	10,0
Woningen 40 - ≤ 60 m <sup>2</sup> GO	0,8	woning	20	stuks	16,0
Woningen 90 - ≤ 130 m <sup>2</sup> GO	1,3	woning	15	stuks	19,5
Woningen > 130 m <sup>2</sup> GO	1,4	woning	30	stuks	42,0
<b>Subtotaal woningen</b>					<b>87,5</b>
Kantoor	0,9	100 m <sup>2</sup> bvo	1.500	m <sup>2</sup> bvo	13,5
Supermarkt	2,5	100 m <sup>2</sup> bvo	2.000	m <sup>2</sup> bvo	50,0
<b>Bijzondere omstandigheden</b>					
inzetten deelmobiliteit voor gebruikersdeel bewoners (30%, reserveren van 1 plaats per reductie van 5)					-/- 21,25 + 5
<b>Totaal</b>					<b>134,85</b>

#### **Nulvergunningregeling**

Een andere vorm van bijzondere omstandigheden is de nulvergunningregeling. De nulvergunningregeling is bedoeld voor de kleine ontwikkelingen van woonfuncties, waarbij niet (volledig) wordt voorzien in de parkeerbehoefte op eigen terrein. Dit houdt in dat als bij een nieuwe woonfunctie (incl. functiewijziging naar wonen) niet (volledig) in de parkeerbehoefte wordt voorzien, er géén aanspraak kan worden gemaakt op parkeervergunningen voor straatparkeren. Hierdoor wordt de omgeving van de ontwikkeling beschermd tegen een extra parkeerdruk.

De voorwaarde om gebruik te maken van de nulvergunningregeling is dat het een kleinschalige woonontwikkelingen betreft in het gereguleerde gebied in Delft. Onder kleinschalig wordt verstaan de parkeereis behorend bij maximaal 10 woningen.

De ontwikkelingen waarbij de nulvergunningregeling van toepassing is worden vermeld op het POET-overzicht met uitsluiting van zowel de bewonersvergunningen als de bezoekersvergunningen.

#### POET

De gemeente Delft kan dus op basis van bijzondere omstandigheden een alternatieve toepassing van de parkeernormen van toepassing verklaren. Als gevolg hiervan verandert de parkeereis ten opzichte van de normatieve parkeerbehoefte van een bouwontwikkeling. Indien sprake is van een alternatieve toepassing van de parkeernormen worden de adressen die toevallen tot deze bouwontwikkeling in het POET-overzicht opgenomen. Aan deze adressen worden nimmer vergunningen of ontheffingen voor parkeren in het openbaar gebied verstrekt. Uitzondering hierop is als (een deel van) de parkeereis op openbare straatparkeerplaatsen opgelost wordt. De adressen waarvoor de parkeeroplossing op de openbare straatparkeerplaatsen toegestaan wordt, kunnen in aanmerking komen voor parkeervergunningen voor de gebruikersgroepen die op de openbare straatparkeerplaatsen mogen parkeren.

#### Op andere wijze voorzien in parkeerbehoefte

##### *Verschillende soorten parkeervoorzieningen*

Om in de berekende parkeereis van een bouwontwikkeling te kunnen voorzien dienen er één of meerdere parkeervoorzieningen voor de beoogde gebruikersgroepen opengesteld te worden. Een zorgvuldige afweging is hierbij vereist om een overdimensionering van het parkeerareaal te voorkomen. Deze afweging bestaat uit de beantwoording van een drietal achtereenvolgende deelvragen:

1. Kan (een gedeelte van) de parkeereis opgelost worden op eigen terrein?
2. Kan (een gedeelte van) de parkeereis gefaciliteerd worden buiten het eigen terrein, op private parkeerterreinen of in private parkeergarages? Dit binnen de maximaal acceptabele loopafstanden;
3. Kan (een gedeelte van) parkeereis gefaciliteerd worden buiten het eigen terrein, op openbare parkeerplaatsen, openbare parkeerterreinen of in openbare parkeergarages? Dit binnen de maximaal acceptabele loopafstanden.

##### *Stap 1: gebruik van private parkeervoorzieningen*

Indien er binnen de maximaal toegestane loopafstanden van een functie private parkeervoorzieningen aanwezig zijn met een zekere restcapaciteit is het voor een initiatiefnemer mogelijk om bij deze partij parkeerplaatsen in te kopen of te huren. Het is aan de initiatiefnemer om een (contractuele) overeenkomst te sluiten met deze partij waarin een gebruik van ten minste 10 jaar wordt vastgelegd. In deze overeenkomst dient eveneens vastgesteld te worden hoe aan de beoogde gebruikersgroepen van deze parkeervoorziening toegang verleend zal gaan worden (dit geldt met name in relatie tot openingstijden en voor bezoekers).

Wanneer er private overeenkomsten gesloten worden, is het van belang dat deze overeenkomsten juridisch worden vastgelegd in de vorm van een kettingbeding. Dit houdt in dat de verplichting tot het beschikbaar stellen van het afgesproken aantal parkeerplaatsen overgaat op opvolgende eigenaren van een functie.

##### **Rekenvoorbeeld F: aanbod private parkeerplaatsen**

In een naast de ontwikkelingslocatie gelegen parkeergarage is sprake van een structurele overcapaciteit aan parkeerplaatsen. De initiatiefnemer koopt op deze locatie 25 parkeerplaatsen aan.

Deze parkeerplaatsen worden door de initiatiefnemer aantoonbaar (en met een kettingbeding) toegewezen aan de bewoners van de woningen. De betreffende woningen worden vervolgens op het POET-overzicht geplaatst waarmee is vastgelegd dat men nimmer voor een parkeervergunning in het openbare gebied in aanmerking komt.

##### *Stap 2: bepaling netto parkeerbehoefte met dubbelgebruik*

Vervolgens wordt de netto parkeerbehoefte bepaald met de toets dubbelgebruik. Zie voor een toelichting op de toets dubbelgebruik paragraaf 4.2.

##### **Rekenvoorbeeld G: bepaling netto parkeerbehoefte met dubbelgebruik**

In Rekenvoorbeeld E is de parkeerbehoefte van alle woningen vastgesteld op 87,5 parkeerplaatsen (inclusief bezoekers parkeren). Op basis van bijzondere omstandigheden wordt deze norm verminderd met 21,15 plaatsen en worden 5 exclusieve plaatsen voor deelauto's toegevoegd. Voor 15 woningen wordt per woning 1 parkeerplaats op eigen terrein gerealiseerd. Voor 15 woningen wordt per woning

1 parkeerplaats toegewezen in een nabijgelegen private parkeervoorziening. In totaal zijn er dus 35 parkeerplaatsen niet beschikbaar voor dubbelgebruik en moeten er daarnaast 36,35 voor bewoners en hun bezoek beschikbaar zijn in dubbelgebruik. Ook de overige parkeerplaatsen zijn beschikbaar voor dubbelgebruik.

Vastgestelde behoefte (zonder toets dubbelgebruik en verrekening oude functie) 134,85

Exclusieve plaatsen voor deelauto's (geen dubbelgebruik) 5,0

Exclusieve parkeerbehoefte (geen dubbelgebruik) 30,0

Resterende normatieve parkeerbehoefte inzetbaar voor dubbelgebruik: 36,35 parkeerplaatsen

In de onderstaande tabel zijn de aanwezigheidspercentages per moment van de week weergegeven.

Categorie	Werkdag overdag	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop- avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag Middag
Woningen (bewoners)	50%	50%	90%	80%	60%	80%	70%
Woningen (bezoekers)	10%	20%	5%	5%	60%	100%	70%
Kantoor	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%
Supermarkt	30%	60%	40%	80%	100%	40%	100%
Loods (arbeidsextensief)	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%

In de onderstaande tabel is de parkeerbehoefte per moment van de week voor de vijf categorieën weergegeven. Om deze parkeerbehoefte te bepalen is de normatieve parkeerbehoefte vermenigvuldigd met het aanwezigheidspercentage van het corresponderende moment in de bovenstaande tabel. Voor de woningen geldt dat de parkeerbehoefte die niet beschikbaar is voor dubbelgebruik reeds in mindering zijn gebracht. Hierdoor valt de theoretische parkeerbehoefte in sommige gevallen negatief uit. Daarnaast vindt hier ook de verrekening plaats met de oude functie op basis van de aanwezigheidspercentages.

Categorie	Normatieve behoefte	Werkdag overdag	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop- avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag Middag
Woningen (bewoners)	19,35	-5,33*	-5,33*	14,42	9,48	-0,39	9,48	4,55
Woningen (bezoekers)	17	1,7	3,4	13,6	11,9	10,2	17	11,9
Kantoor	13,5	13,5	13,5	0,7	0,7	0	0	0
Supermarkt	50,0	15,0	30,0	20,0	40,0	50,0	20,0	50,0
Loods (arbeidsextensie)		-12,5	-12,5	-0,6	-0,6	0	0	0
<b>Totaal</b>	<b>99,85</b>	<b>12,37</b>	<b>29,07</b>	<b>48,12</b>	<b>61,48</b>	<b>59,81</b>	<b>46,48</b>	<b>66,45</b>

\*In deze situatie is de gereserveerde parkeercapaciteit voor bewoners groter dan de benodigde parkeercapaciteit. Deze capaciteit kan alleen in mindering worden gebracht wanneer de parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor de andere functies van de ontwikkeling. Wanneer dit niet het geval is wordt de parkeerbehoefte aangepast naar 0.

In dit voorbeeld is de zondagmiddag het maatgevende moment met een parkeerbehoefte van (afgerond) 67 parkeerplaatsen. Vermeerderd met het aantal parkeerplaatsen dat buiten het dubbelgebruik is gehouden leidt dit tot een parkeereis van  $(67 + 35 =) 102$  parkeerplaatsen. Gezien het feit dat de normatieve parkeerbehoefte 135 parkeerplaatsen bedroeg, is in dit voorbeeld bij toepassing van dubbelgebruik sprake van een besparing van 33 parkeerplaatsen.

### Stap 3: Gebruik van openbare parkeervoorzieningen

De initiatiefnemer kan beschouwen of in de directe omgeving van zijn ontwikkeling nog parkeercapaciteit beschikbaar is in de openbare ruimte (straatparkeerplaatsen, parkeerplaatsen op openbare parkeerterreinen of parkeerplaatsen in openbare parkeergarages). Om gebruik te mogen maken van parkeercapaciteit in de openbare ruimte moet in de eerste plaats bekend zijn of deze capaciteit aanwezig is. De normen die hierbij aangehouden worden zijn:

- Op openbare straatparkeerplaatsen mag de parkeerdruk met toevoeging van het parkeren van de nieuwe functie niet tot boven de 85% stijgen.



- In openbare parkeergarages en op openbare parkeerterreinen met ten minste 50 parkeerplaatsen mag de parkeerdruk met toevoeging van het parkeren van de nieuwe functie niet tot boven de 95% stijgen.

De frictieleeftijd die aangehouden wordt in de bovenstaande percentages waarborgt een comfortabele parkeerervaring voor parkeerders. Wanneer de bezettingsgraden hoger oplopen neemt de zoektijd naar een parkeerplaats substantieel toe. Net als bij het gebruik van private parkeervoorzieningen is het van belang dat de beschikbaar gestelde parkeervoorzieningen voor alle gebruikersgroepen toegankelijk zijn.

Om inzicht te krijgen in de bezettingsgraad van parkeervoorzieningen is een parkeeronderzoek vereist. Omdat de gemeente Delft zelf regelmatig parkeeronderzoeken laat uitvoeren hoeft een initiatiefnemer niet altijd opnieuw een parkeeronderzoek te laten uitvoeren. Desgewenst kan een initiatiefnemer de resultaten van een eerder uitgevoerd parkeeronderzoek opvragen bij de gemeente Delft. De mogelijkheden hierin verschillen per situatie. Indien er niet recentelijk een parkeeronderzoek (op het juiste maatgevende moment) uitgevoerd is, zal een nieuw parkeeronderzoek uitgevoerd moeten worden. De kosten hiervoor komen voor rekening van de initiatiefnemer. De gemeente Delft bepaalt aan welke eisen dit parkeeronderzoek moet voldoen.

Uiteindelijk bepaalt de gemeente Delft of de desbetreffende openbare parkeerplaatsen ook daadwerkelijk gebruikt mogen gaan worden. Er kan namelijk sprake zijn van omstandigheden op grond waarvan het gebruik van de desbetreffende openbare parkeerplaatsen ongewenst is (denk hierbij bijvoorbeeld aan de mogelijkheid om toekomstige bouwontwikkelingen te laten plaatsvinden).

#### **Rekenvoorbeeld H: bepaling parkeereis**

In dit voorbeeld wordt binnen de contouren van de ontwikkelingslocatie een openbaar toegankelijk parkeerterrein gerealiseerd met een capaciteit van 50 parkeerplaatsen primair ten behoeve van de supermarkt en de deelauto's. Samen met de 30 parkeerplaatsen voor bewoners zijn dus in totaal 80 parkeerplaatsen beschikbaar. Dit betekent dat op werkdag avond nog 4 parkeerplaatsen nodig zijn. Op de zaterdag middag zijn nog 15 parkeerplaatsen nodig, op de zaterdag avond nog 2 plekken en op zondag middag zijn nog 22 parkeerplaatsen nodig.

Categorie	Werkdag overdag	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop- avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag Middag
Parkeerbehoefte	47,37	64,07	83,12	96,48	94,81	81,48	101,45
Gerealiseerde parkeercapaciteit	80	80	80	80	80	80	80
Nodig in openbare ruimte	-32,63	-15,93	3,12	16,48	14,81	1,48	21,45
Restruimte o.b.v. onderzoek	18	8	40	40	40	50	40

Uit het parkeeronderzoek blijkt dat in de openbare ruimte op de avonden, zaterdag middag en zondag middag 40 parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Bij toepassing van de norm van 85% kunnen er derhalve mogelijk 34 parkeerplaatsen gebruikt worden voor de ontwikkeling. Voldoende om in de resterende capaciteit van 2 tot 22 parkeerplaatsen te kunnen voorzien. Het is echter aan de gemeente om te beoordelen of deze capaciteit beschikbaar kan worden gesteld aan deze bouwontwikkeling.

Als de gemeente instemt is de parkeereis die de initiatiefnemer dient te realiseren 80 parkeerplaatsen, waarvan 65 (15+50) op eigen terrein en 15 door private inkoop.

#### **Stap 4: Financiële vereffening**

Mocht de situatie zich voordoen waarin het voor een initiatiefnemer niet mogelijk is om de gehele parkeereis te kunnen faciliteren op eigen terrein, op privaat terrein of middels restcapaciteit in de openbare ruimte, dan kan de gemeente besluiten op grond van het facetbestemmingsplan artikel 5.3 lid a om een gedeelte van de parkeereis over te nemen. De gemeente kan de parkeereis alleen overnemen als er samen met de initiatiefnemer concrete oplossingsrichtingen bedacht worden die uitvoerbaar zijn, welke niet leiden tot een onevenredige aantasting van de openbare ruimte of de woon- en leefsituatie. De gemeente neemt hiermee de verplichting over om aan dit gedeelte van de parkeereis te moeten voldoen. Voor de overname van deze verplichting zal de initiatiefnemer aan de gemeente een financiële bijdrage moeten doen. De gemeente kan op verschillende manieren voldoen aan het overgenomen gedeelte van de parkeereis. Hierbij valt te denken aan de aanleg van nieuwe openbare parkeerplaatsen of de realisatie van een extra bus- of tramhalte in de nabijheid van de desbetreffende bouwontwikkeling.

Bij de overname van een gedeelte van de parkeereis door de gemeente gelden de onderstaande drie regels.

- Overname van een gedeelte van de parkeereis door de gemeente is alleen mogelijk indien stappen 1 tot en met 4 niet in de volledige parkeereis voorzien;
- Overname van een gedeelte van de parkeereis door de gemeente is niet mogelijk bij bouwontwikkelingen in de binnenstad van Delft.
- Het bedrag dat per parkeerplaats door de initiatiefnemer betaald moet worden bij overname van een gedeelte van de parkeereis door de gemeente is niet vastgelegd. Het bedrag dat per parkeerplaats betaald moet worden, wordt vastgelegd in een anterieure overeenkomst tussen de gemeente en de initiatienemer. De hoogte van het bedrag wordt vastgesteld op basis van de door de gemeente te maken kosten.

#### **Vastleggen van gemaakte privaatrechtelijke afspraken**

De gemeente Delft treedt binnen de beleidsregels uit deze Nota als toetsende instantie op. Alle gemaakte berekeningen (normatieve- en maatgevende parkeerbehoefte, de hoogte van afwijkende parkeernormen enz.) en tekstuele onderbouwingen kunnen derhalve ter toetsing worden vorgelegd.

Het vastleggen van alle privaatrechtelijk gemaakte afspraken (incl. eventuele financiële vereffeningen) geeft de gemeente de mogelijkheid om nadien te kunnen controleren of deze afspraken worden nagekomen. Wanneer afspraken niet worden nagekomen, dan kan naleving worden afgedwongen. Het vastleggen van afspraken gebeurt ook om geen onduidelijkheid te laten bestaan over situaties die zich in de toekomst kunnen voordoen. Voorbeelden van afspraken die bedoeld worden zijn:

- Het vastleggen dat, indien bij de berekening van het aantal te realiseren parkeerplaatsen is uitgegaan van dubbelgebruik, de parkeerplaatsen door alle gebruikers van de desbetreffende functie te gebruiken zijn.
- Bij studentenwoningen vastleggen dat de bewoners aantoonbaar studenten zijn, bijvoorbeeld met een campuscontract.

#### **4.4 Beleidsregels ruimte laden en lossen**

Initiatiefnemers van bouwontwikkelingen voor met name detailhandel, horecavoorzieningen en bedrijfsmatige activiteiten dienen aan te tonen hoe wordt voorzien in ruimte voor laden en lossen op eigen terrein, bij voorkeur inpandig. Het gaat om bedrijfsmatig laden en lossen, waarbij laden en lossen frequent plaatsvindt. Een incidentele verhuizing of het laden en lossen van boodschappen bij een woning vallen dus niet onder deze beleidsregel. De initiatiefnemer zal aannemelijk moeten maken dat de aangewezen ruimte in voldoende mate en op een veilige wijze voorziet in de logistieke aan- en afvoer van producten.

#### **4.5 Beleidsregels ruimte laden en lossen met afwijkingsgronden**

##### **Bijzondere omstandigheden**

Er kan voor één of meerdere functies binnen een bouwontwikkeling sprake zijn van bijzondere omstandigheden op basis waarvan een alternatieve toepassing ten behoeve van laden en lossen wenselijk is. Voor deze alternatieve toepassing is in de Facetherziening Parkeren (artikel 6.2 onder a) een afwijkingsbevoegdheid opgenomen. Via bijzondere omstandigheden kan worden afgeweken van de eis in voldoende mate te voorzien in de behoefte voor laden en lossen op eigen terrein. Indien de initiatiefnemer aannemelijk maakt dat de logistieke aan- en afvoer van producten geen specifieke laad- en losplaatsen behoeft, kan op grond van bijzondere omstandigheden vrijstelling worden verleend.

##### **Op andere wijze voorzien in ruimte laden en lossen**

Er kan voor één of meerdere functies binnen een bouwontwikkeling sprake zijn van op andere wijze voorzien in ruimte ten behoeve van laden en lossen. Voor deze alternatieve toepassing is in de Facetherziening Parkeren (artikel 6.2 onder b) een afwijkingsbevoegdheid opgenomen. Vrijstelling kan worden verleend als de initiatiefnemer aantoonbaar kan maken dat laden en lossen op eigen terrein niet mogelijk is en op een andere wijze kan worden voldaan aan de eis om voldoende laad- en losmogelijkheden beschikbaar te hebben. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan het toestaan van laden en lossen in openbaar gebied in het geval van een historisch zo gegroeide situatie waarbij geen ruimte is op eigen terrein en waarbij laden en lossen in zeer beperkte mate gebeurt.

Het op andere wijze voorzien in laden en lossen is alleen mogelijk, indien geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:

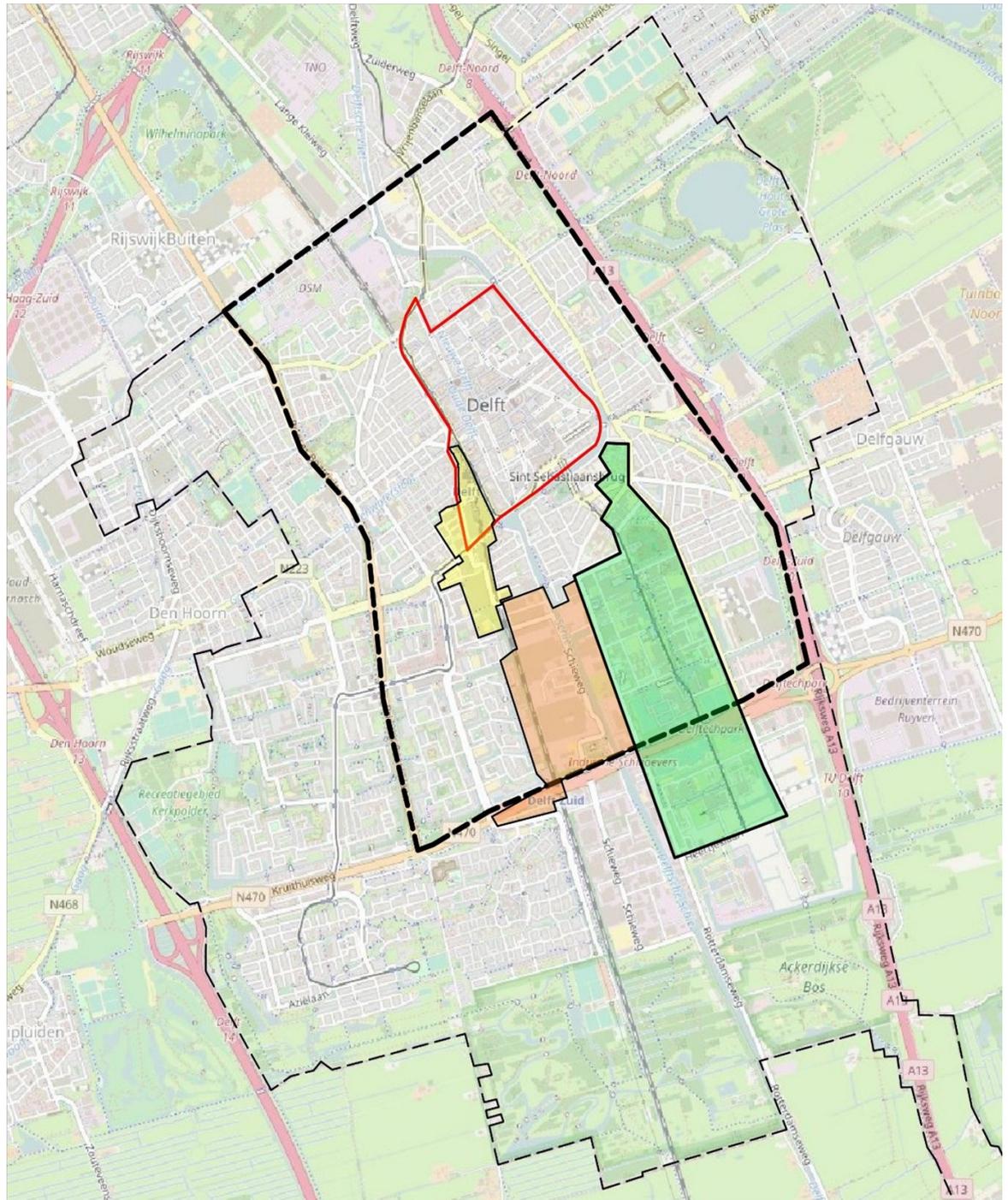
- a. De openbare ruimte;
- b. De parkeersituatie;
- c. De woon- en leefsituatie.

***Voorbeeld I: op andere wijze voorzien in ruimte laden en lossen***

Initiatiefnemer verbouwt een bestaand kantoorpand naar detailhandel en kan aannemelijk maken dat laden en lossen inpandig niet te realiseren is en overig eigen terrein is er niet. De detailhandelszaak in dames- en herenkleding zal drie maal per week bevoorrad worden met een kleine elektrische vrachtauto. Het laden en lossen van de vrachtauto bij de zaak duurt gemiddeld 20 minuten. De leveranties kunnen plaatsvinden op een bestaande laad- en losplaats tegenover de bouwontwikkeling. Het aantal leveranties en de duur van de laad- en losbewegingen kunnen plaatsvinden zonder verstoring van de reguliere leveranties van anderen die al van deze laad- en losplaats gebruikmaken. De laad- en losplaats is op een verkeersveilige manier te gebruiken zonder belemmering van de doorstroming op de weg. De laad- en losbewegingen zijn voor de omgeving door de beperkte hoeveelheid verkeersbewegingen, die op schone wijze plaatsvinden en door de beperkte duur van het laden en lossen geen onevenredige verslechtering van de woon- en leefsituatie. De openbare ruimte hoeft niet aangepast te worden. De gemeente verleent initiatiefnemer vrijstelling.

## Bijlage 1 Gebiedsbegrenzing en begrenzing autoluwplusgebied

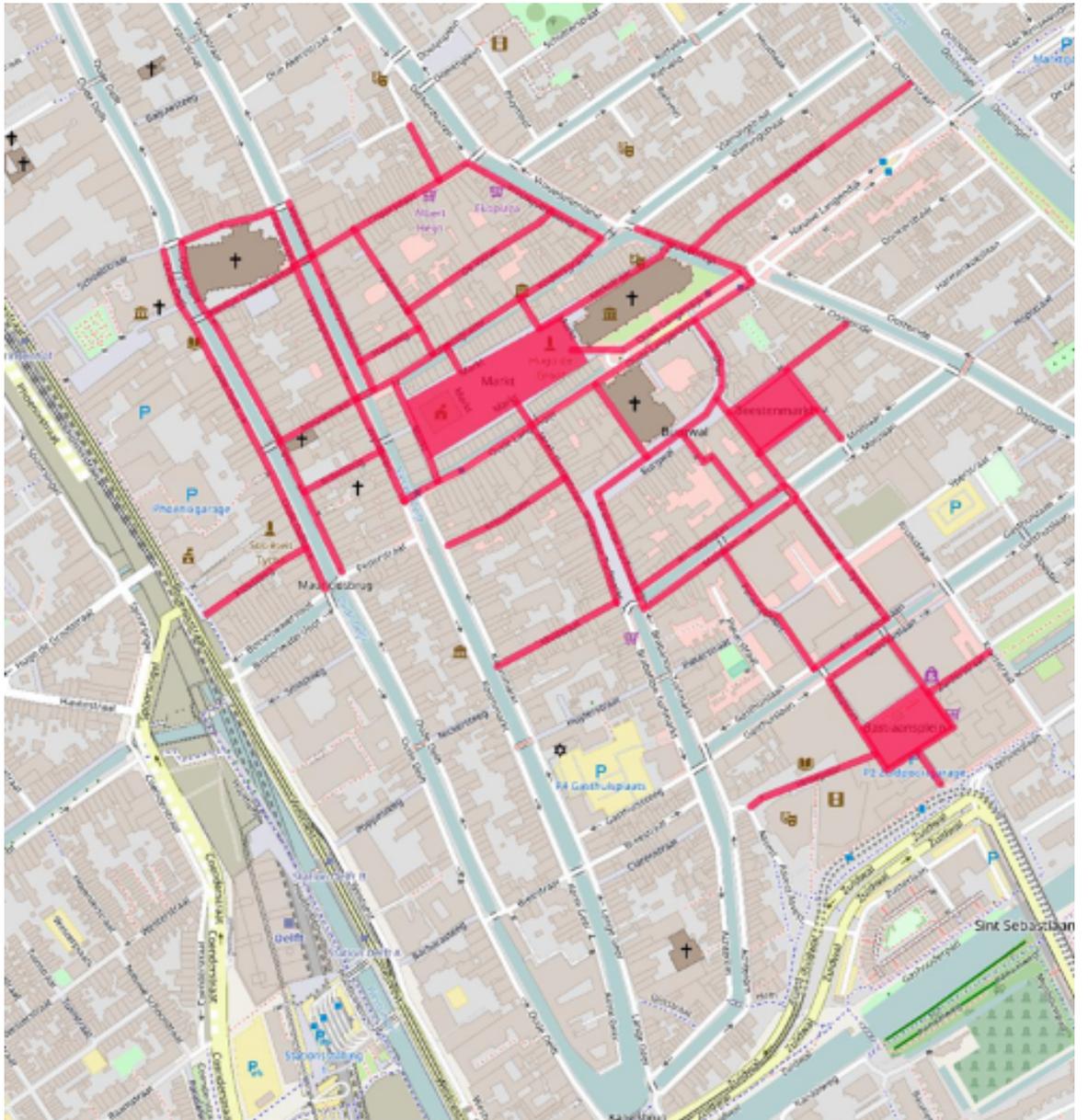
### Gebiedsbegrenzing



### Gebiedsindeling

-  Binnenstad m.u.v. Autoluwplusgebied
-  Schil binnenstad
-  Rest Delft
-  Parkeervisie TU-campus
-  Parkeervisie Spoorzonegebied gemeente Delft
-  Parkeervisie Schieoevers Noord

Begrenzing autoluwplusgebied



## Bijlage 2 Parkeernormen auto

	Eenheid *	Auto- luw- plus ge- bied	binnen- stad	schil binnen- stad	rest Delft	aandeel bezoek- kers	opmer- king
Hoofdcategorie: Wonen							
woning ≤ 40 m2 GO	per woning	0	0,1	0,5	0,7	**	7
woning 40 - ≤ 60 m2 GO	per woning	0	0,5	0,8	1	**	7
woning 60 – ≤ 90 m2 GO	per woning	0	0,8	1,1	1,3	**	7
woning 90 – ≤ 130 m2 GO	per woning	0	1,0	1,3	1,5	**	7
woning > 130 m2 GO	per woning	0	1,1	1,4	1,7	**	7
kamerverhuur studenten	per wooneenheid	0	0,1	0,15	0,2	0,1	
aanleunwoning	per woning	0	0,1	0,2	0,9	**	3,7
Hoofdcategorie: Werken							
kantoor	per 100 m2 bvo	0	0,6	0,9	1,4	5%	
bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief	per 100 m2 bvo	0	1,0	1,3	1,85	5%	4
bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief	per 100 m2 bvo	0	0,3	0,5	0,85	5%	4
Hoofdcategorie: Winkelen en boodschappen							
bouwmarkt	per 100 m2 bvo	0	0	1,2	1,95	85%	9,10
tuincentrum/groencentrum	per 100 m2 bvo	0	0	1,8	2,25	90%	m2 bvo incl. buitenuimte, 9,10
bruin- en witgoedzaken	per 100 m2 bvo	0	2,0	3,8	6,15	90%	9,10
woonwarenhuis (zeer groot, > 25.000 m2 bvo)	per 100 m2 bvo	0	0	0	4,15	95%	9,10
kringloopwinkel	per 100 m2 bvo	0	0	0,6	1,35	90%	9,10

\* Een omreken tabel voor diverse eenheden is opgenomen in bijlage 6.

\*\* Zie opmerking 7 over aandeel bezoekers

	Eenheid*	Auto- luw- plus ge- bied	bin- nen- stad	schil binnen- stad	rest Delft	aandee l bezoekers	opmer- king
meubel-, woonboulevard/woonwarenhuis	per 100 m2 bvo	0	0	1,5	2,25	95%	9,1
outletcentrum	per 100 m2 bvo		0	6,6	8,3	95%	9,1
supermarkt	per 100 m2 bvo	0	2	2,5	4,25	90%	8,9,10
groothandel in levensmiddelen	per 100 m2 bvo	0	0	4,4	5,5	80%	9,1
winkels binnenstad Delft	per 100 m2 bvo	0	2.0	0	0	90%	10
wijkcentrum < 10.000 m2 bvo (incl. solitair gelegen winkels)	per 100 m2 bvo	0	0	2,3	4,1	75%	10
wijkcentrum > 10.000 m2 bvo (bv. In de Hoven)	per 100 m2 bvo	0	0	2,5	4,6	80%	10
weekmarkt	m1 marktkraam	0	0,15	0,15	0,195	85%	

commerciële dienstverlening (bijv. bank of makelaar)	per 100 m2 bvo	0	0,9	1,1	1,65	20%	9
Hoofdcategorie: Sport, cultuur en ontspanning							
bowlingcentrum	per baan	0	0,7	1,2	2,2	90%	10
biljartcentrum	per tafel	0	0,4	0,6	1,05	85%	10
sportschool/dansstudio	per 100 m2 bvo	0	0,7	2,5	4,2	90%	9,1
golfbaan (18 holes)	per 18 holes, 60 ha	0	0	0	90	98%	10
golfoefencentrum	per centrum	0	0	0	46	95%	10
sporthal/sportzaal	per 100 m2 bvo	0	1	1,6	2,65	95%	9,1
kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)	per 100 m2 bvo	0	0,9	1,1	1,65	98%	9,1
kunstijsbaan (400 meter)	per 100 m2 bvo	0	0	1,8	2,35	98%	9,1
indoorspeeltuin (kinderspeelhal)	per 100 m2 bvo	0	1	1,8	5,3	98%	9,1
tennishal	per 100 m2 bvo	0	0,2	0,3	0,4	85%	9,1

\* Een omreken tabel voor diverse eenheden is opgenomen in bijlage 6.

\*\* Zie opmerking 7 over aandeel bezoekers

	Eenheid *	Auto- luw- plus gebied	binnen- stad	schil	rest Delft	aandee l bezoekers	opmer- king
squashhal	per 100 m2 bvo	0	1,4	2,2	2,6	85%	9,10
zwembad overdekt	per 100 m2 bassin	0	0	8,8	10,6	95%	10
zwembad openlucht	per 100 m2 bassin	0	0	8	11,5	99%	10
wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)	per 100 m2 bvo	0	0	0	8,8	99%	9,10
sauna, hammam	per 100 m2 bvo	0	1,6	3,3	5,5	99%	9,10
bibliotheek	per 100 m2 bvo	0	0,1	0,4	0,85	95%	9,10
bioscoop	per 100 m2 bvo	0	1,6	5,5	9,1	95%	1, 10
filmtheater/filmhuis	per 100 m2 bvo	0	1	3	6	95%	1, 10
theater/schouwburg	per 100 m2 bvo	0	5,2	5,7	8,9	85%	10
musicaltheater	per 100 m2 bvo	0	2,1	2,5	3,5	85%	10
casino	per 100 m2 bvo	0	4,8	5,2	6,1	85%	9,10
volkstuintuin	per 10 tuinen	0	0	0,9	1,15	99%	
attractie/pretpark	per ha netto terrein	0	4	4	8	99%	10
dierenpark	per ha netto terrein	0	4	4	8	99%	10
jachthaven	per ligplaats	0	0,5	0,5	0,6	99%	10
manege (paardenhouderij)	per box	0	0	0	0,4	90%	10
museum	per 100 m2 bvo	0	0,3	0,5	0,95	95%	10
stadion	per zitplaats	0	0,04	0,04	0,12	99%	10
sportveld	per ha netto terrein	0	13	13	20	95%	10

\* Een omreken tabel voor diverse eenheden is opgenomen in bijlage 6.

\*\* Zie opmerking 7 over aandeel bezoekers

	Eenheid*	Auto- luw- plus ge- bied	binnen- stad	schil binnen- stad	rest Delft	aandeel bezoekers	opmer- king
Hoofdcategorie: Horeca en (verblijfs)recreatie							
bungalowpark (huisjes-complex)	per bungalow	0	0	0	1,6	90%	
camping (kampeerterrein)	per standplaats	0	0	0	1,2	90%	
hotel 1-3*	per 10 kamers	0	1,5	2,6	4,7	75%	10
hotel 4-5*	per 10 kamers	0	3	5	9	75%	10
discotheek	per 100 m2 bvo	0	1,6	5,2	10,7	99%	9,10
café/bar/cafetaria	per 100 m2 bvo	0	2	4	6	90%	9,10
restaurant	per 100 m2 bvo	0	4	7	13	80%	9,10
evenementenhal/beursge- bouw/congresgebouw	per 100 m2 bvo	0	3	4	7,5	99%	10
Hoofdcategorie: Gezond- heid en (sociale) voorzie- ningen							
huisartsenpraktijk (-cen- trum)	per behandelkamer	0	1,4	1,7	2,35	55%	10
fysiotherapiepraktijk (- centrum)	per behandelkamer	0	0,7	0,9	1,35	55%	10
consultatiebureau	per behandelkamer	0	0,8	1	1,45	50%	10
gezondheidscentrum	per behandelkamer	0	1	1,2	1,75	55%	10
consultatiebureau voor ouderen	per behandelkamer	0	1,1	1,4	1,9	40%	10
tandartsenpraktijk (-cen- trum)	per behandelkamer	0	1,1	1,4	1,95	45%	10
apotheek	per 100 m2 bvo	0	1,8	2,3	2,95	45%	10
ziekenhuis	per 100 m2 bvo	0	1,1	1,2	1,5	30%	10

\* Een omreken tabel voor diverse eenheden is opgenomen in bijlage 6.

\*\* Zie opmerking 7 over aandeel bezoekers

	Eenheid*	Auto- luw- plus ge- bied	binnen- stad	schil binnen- stad	rest Delft	aandeel bezoekers	Opmer- king
crematorium	per (deels) gelijktijdi- ge plechtigheid	0	0	0	30	99%	10
begraafplaats	per (deels) gelijktijdi- ge plechtigheid	0	0	0	31	95%	10
penitentiaire inrich- ting	per 10 cellen	0	1,4	1,9	3,25	35%	10
religiegebouw	per zitplaats	0	0,1	0,1	0,15	99%	10
verpleeg/verzor- gingstehuis	per wooneenheid	0	0,5	0,5	0,6	60%	2
Hoofdcategorie: On- derwijs							
kinderdagverblijf	per 100 m2 bvo	0	0,7	0,9	1,1	0%	Exclusief Kiss & Ri- de
kinderdagverblijf (K&R)	per 100 m2 bvo	0	1	1,3	2	100%	6



basisschool	per leslokaal	0	0,5	0,5	0,75	0%	Exclusief Kiss & Ride
basisschool (K&R)	per leslokaal	0	1	1,3	2	100%	6
middelbare school	per 100 leerlingen	0	2	2,6	3,9	10%	5
ROC	per 100 leerlingen	0	2,8	3,3	4,7	5%	5
hogeschool	per 100 studenten	0	5,5	6,1	8,6	70%	5
universiteit	per 100 studenten	0	8,6	10,2	13,3	50%	5
avondonderwijs	per 100 studenten	0	26	35	54	95%	5

\* Een omreken tabel voor diverse eenheden is opgenomen in bijlage 6.

\*\* Zie opmerking 7 over aandeel bezoekers

#### Lijst met opmerkingen bijbehorende bij bijlage 2 parkeernormen auto

Nummer	Opmerking
1	Bij bioscopen/filmhuizen dient bij de toe te passen parkeernorm rekening gehouden te worden met eventuele overlap tussen voorstellingen (respectievelijk 20 tot 40 procent verhoging van de parkeernorm).
2	Voor verpleeg- en verzorgingstehuizen zijn alleen parkeerplaatsen meegerekend voor het opvangen van bezoek en personeel. Er wordt er hierbij vanuit gegaan dat de zorgbehoevende geen auto tot hun bezit hebben.
3	Het autobezit van bewoners van een aanleunwoning zal beperkt zijn. De te realiseren parkeerplaatsen zijn met name bedoeld voor het opvangen van bezoek en personeel.
4	Deze norm is exclusief parkeerplaatsen voor vrachtauto's. Voor arbeidsintensieve bedrijven geldt 1 arbeidsplaats per 25 t/m 35 m <sup>2</sup> bvo. Voor arbeidsextensieve bedrijven geldt 1 arbeidsplaats per 30 t/m 50 m <sup>2</sup> bvo.
5	Het percentage bezoekers dat genoemd wordt bij deze functies betreft het aantal leerlingen of studenten.
6	Voor toelichting zie paragraaf 3.2.
7	Bezoekersaandeel binnenstad: 0,1 p.p. per woning, schil binnenstad 0,2; p.p. per woning en voor rest Delft 0,3 p.p. per woning.
8	Niet solitair gelegen. Het detailhandelsbeleid in Delft is erop gericht dat supermarkten nooit solitair (in combinatie met andere winkels) gelegen zijn. Wanneer dit wel het geval is, gelden de parkeerkencijfers van het CROW, publicatie 317.
9	Bij uitbreiding van deze functies mag bij het berekenen van de normatieve parkeerbehoefte gebruik gemaakt worden van een reductiefactor. Voor toelichting zie paragraaf 3.2.
10	Per 50 parkeerplaatsen dient 1 parkeerplaats uitgevoerd te worden als gehandicaptenparkeerplaats. Bij een areaal met minder dan 50 parkeerplaatsen vervalt deze eis.

### Bijlage 3 Parkeernormen fiets

Functie	Eenheid	Autoluw- plus ge- bied en binnen- stad	Schil	rest Delft
woningen				
Studentenwoningen	kamer	1,1	1,1	1,1
Zorgwoningen	kamer	1,0	1,0	1,0
Overige woningen: zie paragraaf 3.3				
Kantoren				
Personeel	100 m2 bvo	1,7	1,2	1,2
Winkels				
Winkelcentrum	100 m2 bvo		2,7	
Supermarkt	100 m2 bvo		2,9	
Bouwmarkt	100 m2 bvo		0,25	
Tuincentrum	100 m2 bvo		0,4	
Onderwijsvoorzieningen				
Basisschool (leerlingen) < 250 leerlingen	10 leerlingen		4,3	
Basisschool (leerlingen) 250 tot 500 leerlingen	10 leerlingen		5	
Basisschool (leerlingen) > 500 leerlingen	10 leerlingen		6,2	
Basisschool (medewerkers)	10 leerlingen		0,4	
Middelbare school (leerlingen)	100 m2 bvo		14	
Middelbare school (medewerkers)	100 m2 bvo	0,6	0,5	0,4
ROC (leerlingen)	100 m2 bvo		12	
ROC (medewerkers)	100 m2 bvo		0,9	
Horeca				
Fastfoodrestaurant	locatie	29	29	10
Restaurant (eenvoudig)	100 m2 bvo		18	
Restaurant (luxe)	100 m2 bvo		4	

Functie	Eenheid	Autoluw- plus ge- bied en binnen- stad	Schil	rest Delft
Gezondheidszorg en maatschappelijke voor- zieningen				
Apotheek (bezoekers)	locatie		7	
Apotheek (medewerkers)	locatie		4	
Begraafplaats/crematorium	gelijktijdige		5	
Gezondheidscentrum (bezoekers)	100 m2 bvo		1,3	
Gezondheidscentrum (medewerkers)	100 m2 bvo		0,4	
Kerk/moskee	100 zitplaatsen		40	
Ziekenhuis (bezoekers)	100 m2 bvo		0,5	
Ziekenhuis (medewerkers)	100 m2 bvo	0,4	0,4	0,2
Bibliotheek	100 m2 bvo		3	
Bioscoop	100 m2 bvo	7,8	4,3	1,4
Fitness	100 m2 bvo	5	3,7	2
Museum	100 m2 bvo		0,9	

Functie	Eenheid	Autoluwplusgebied en binnenstad	Schil	rest Delft
Sporthal	100 m2 bvo		2,5	
Sportveld	ha. netto terrein		61	
Sportzaal	100 m2 bvo		4	
Stadion	100 zitplaatsen		9	
Stedelijk evenement	100 bezoekers		32	
Theater	100 zitplaatsen	24	21	18
Zwembad (openlucht)	100 m2 bassin		28	
Zwembad (overdekt)	100 m2 bassin		20	

#### Bijlage 4 Tabel met aanwezigheidspercentages

##### *Toelichting*

Dubbelgebruik wordt berekend volgens de methodiek uit CROW-publicatie 317. In onderstaande tabel zijn de te gebruiken aanwezigheidspercentages opgenomen. Voor functies waarvoor geen aanwezigheidspercentage is opgenomen, dient te worden aangesloten bij een passende alternatieve functie of dient een specifieke onderbouwing voor de gebruikte aanwezigheidspercentages te worden gegeven.

Voor de aanwezigheidspercentages van 100% op zondagmiddag bij de functies (grootschalige) detailhandel en supermarkt geldt dat dit aanwezigheidspercentage alleen geldig is wanneer er sprake is van een zondagsopening.

Functie	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop-avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondagmiddag
Woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
Kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	100%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	0%	100%
Supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	100%
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
Sportfunctie buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
Bioscoop/theater/podium	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
Sociaal medisch	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
Verpleeghuis/servicflat	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
Ziekenhuis patiënten/bezoekers	60%	100%	60%	60%	5%	60%	60%	60%
Ziekenhuis medewerkers	75%	100%	40%	40%	25%	40%	40%	40%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%

## Bijlage 5 Maximaal acceptabele loopafstanden

### *Toelichting*

Als maat voor de situering van de parkeerplaatsen ten opzichte van de bouwontwikkeling hanteert de gemeente Delft maximaal acceptabele loopafstanden. De acceptatie van de loopafstand hangt af van de parkeerduur, het motief van het bezoek aan het bestemmingsadres, de aantrekkelijkheid van de looproute en de concurrentiekracht van alternatieven.

Gebied en functies	Maximaal acceptabele loopafstanden auto's	Maximale loopafstand fietsen
Autoluwplusgebied, wonen	800 meter	50 meter
Autoluwplusgebied, overige functies	800 meter	100 meter
Binnenstad, wonen	800 meter	50 meter
Binnenstad, overige functies	800 meter	100 meter
Schil binnenstad, wonen	400 meter	50 meter
Schil binnenstad, werken	400 meter	50 meter
Schil binnenstad, overige functies	200 meter	50 meter
Rest Delft, wonen	400 meter	50 meter
Rest Delft, werken	400 meter	50 meter
Rest Delft, overige functies	200 meter	50 meter

## Bijlage 6 Omreken Tabellen eenheden

Parkeervoorziening*	theoretisch aantal	berekeningsaantal
Enkele oprit zonder garage(box)	1	0,8
Lange oprit zonder garage(box) of carport	2	1,5
Dubbele (brede) oprit zonder garage(box)	2	1,7
Garage(box) zonder oprit (bij woning)	1	0,25
Garage(box) (niet bij woning)	1	0,5
Garage(box) met enkele oprit	2	1,0
Garage(box) met lange oprit	3	1,7
Garage(box) met dubbele (brede) oprit	3	1,7

\* Enkele oprit is minimaal 5,5 meter lang en lange oprit is minimaal 10 meter lang

functie	eenheid 1	eenheid 2	eenheid 3
kantoor	100 m2 bvo	4 arbeidsplaatsen	
basisschool	10 leerlingen	0,4 leslokaal	
middelbare scholen	100 m2 bvo	1 leslokaal	16,5 leerlingen
ROC	100 m2 bvo	1 leslokaal	16,5 leerlingen
winkelcentrum	100 m2 bvo	80 m2 vvo <sup>2</sup>	0,56 winkels
supermarkt	100 m2 bvo	80 m2 vvo	0,5 kassa
bouwmarkt	100 m2 bvo	90 m2 vvo	
tuincentrum	100 m2 bvo	80 m2 bvo (binnen)	80 m2 vvo
weekmarkt	1 m1 kraam	6 m2 bvo	
apotheek	locatie	4 kassa's	12 medewerkers
begraafplaats	gelijktijdige plechtigheid	0,35 locatie	
crematorium	gelijktijdige plechtigheid	120 zitplaatsen	
gezondheidscentrum	100 m2 bvo	1,33 behandelkamers	
kerk/moskee	100 zitplaatsen		
ziekenhuis	100 m2 bvo	1,33 bedden	
fastfoodrestaurant	locatie	15,6 tafels	60 stoelen
restaurant (eenvoudig)	100 m2 bvo	13 tafels	50 stoelen
restaurant (luxe)	100 m2 bvo	6,5 tafels	25 stoelen
bibliotheek	100 m2 bvo	1000 leden	
bioscoop	100 m2 bvo	0,15 zalen	33 stoelen
fitness	100 m2 bvo	6 apparaten	
museum	100 m2 bvo		
sporthal	100 m2 bvo	0,21 kleedkamers	0,05 locatie
sportveld	ha netto terrein	1,15 velden	
sportzaal	100 m2 bvo	0,26 kleedkamers	0,05 locatie
stadion	100 zitplaatsen		
stedelijk evenement	100 bezoekers		
theater	100 zitplaatsen	0,5 zalen	300 m2 bvo
zwembad (openlucht)	100 m2 bassin		

2 ) Verhuurbare Vloeroppervlakte

<b>zwembad (overdekt)</b>	100 m2 bassin		
<b>rij- en vrijstaande woning</b>	kamer	25 m2 bvo	0,25 woning
<b>appartement</b>	kamer	25 m2 bvo	0,33 woning
<b>studentenhuis</b>	kamer		