

Parkeerbeleidsnota GUH

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

In 2010 is het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan door de raad vastgesteld. In het GVVP is onder het thema 'parkeren' bepaald wat bij ruimtelijke ontwikkelingen de parkeernormen zijn. Sinds 2010 zijn er de nodige ontwikkelingen geweest waardoor het parkeerthema in het GVVP niet meer op alle vlakken actueel is. Zo heeft de CROW in 2012 nieuwe parkeerkencijfers uitgebracht (opgenomen in ASVV 2012) en in 2018 zijn deze geactualiseerd. Ook zijn de parkeerkencijfers voor de fiets in 2019 door het CROW geactualiseerd.

Verder willen wij de initiatiefnemer de mogelijkheid geven tot het afkopen van parkeerplaatsen. Het is daarbij van belang dat de toepassing van parkeernormen duidelijk dient te zijn. Om die reden wordt er, anders dan in het GVVP 2010, een geografisch onderscheid gemaakt in parkeernormen per gebied. Ook is er meer aandacht voor parkeren voor duurzame voertuigen; er worden vanuit de overheid eisen (via het bouwbesluit) gesteld aan de hoeveelheid elektrisch parkeren en is er een reductie van parkeernormen mogelijk bij gebruik van deelauto's.

1.2 Waarom een parkeernota en voor wie?

Met een parkeerbeleidsnota beschrijft de gemeente Utrechtse Heuvelrug het kader ten aanzien van het aantal te realiseren parkeerplaatsen voor auto en fiets bij nieuwbouw, verbouw of transformatie. De nota is van toepassing voor iedereen die een omgevingsvergunning aanvraagt waarbij een parkeercomponent in zit. Dat kan een projectontwikkelaar zijn die een nieuwe buurt realiseert, een ondernemer die zijn bedrijf wilt uitbreiden of iemand die een woning wilt bouwen.

2. Het toepassingskader

De juridische verankering van parkeernormen vond plaats via de Bouwverordening. De wetgever wil dat stedenbouwkundige bepalingen zoals parkeernormen in de toekomst uitsluitend in Bestemmingsplannen worden opgenomen. Op 29 november 2014 is daarom de Reparatiewet BZK 2014 in werking getreden. De Reparatiewet nam onder meer de wettelijke grondslag weg voor de stedenbouwkundige bepalingen uit de Bouwverordening. Dit betekent dat de stedenbouwkundige voorschriften uit de Bouwverordening via overgangsrecht 'uitsterven'. De Reparatiewet had een overgangstermijn tot 1 juli 2018. Dit betekent dat artikel 2.5.30 van de bouwverordening geen rechtskracht meer heeft en het voorzien in de benodigde parkeerruimte dus via het bestemmingsplan geregeld moet worden. De bestemmingsplannen zullen daarop, met een verwijzing naar de Parkeerbeleidsnota, worden aangepast.

Bouwverordening GUH 2017

Artikel 2.5.30 Parkeergelegenheid en laad- en losmogelijkheden bij of in gebouwen

1. Indien de omvang of de bestemming van een gebouw daartoe aanleiding geeft, moet ten behoeve van het parkeren of stallen van auto's in voldoende mate ruimte zijn aangebracht in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort. Deze ruimte mag niet overbemeten zijn, gelet op het gebruik of de bewoning van het gebouw, waarbij rekening moet worden gehouden met de eventuele bereikbaarheid per openbaar vervoer

Wat in voldoende mate is, is niet in de Bouwverordening opgenomen. In 2010 heeft de gemeente Utrechtse Heuvelrug in haar GVVP de parkeernormen vastgelegd. Deze parkeernormen zijn gebaseerd op de parkeerkencijfers van het CROW. Deze Parkeerbeleidsnota is een actualisering van de parkeernormen uit het GVVP. Zoals in de beleidsnota van het GVVP is aangegeven, worden de parkeernormen bij iedere nieuwe uitgave van de parkeerkencijfers van het CROW automatisch naar deze nieuwe normering geactualiseerd. Het accent in deze nota ligt derhalve op met name hoe met deze parkeernormen moet worden omgegaan.

2.1 Bepaling parkeereis

Een initiatiefnemer dient de parkeereis binnen de fysieke grenzen van zijn ontwikkelgebied te realiseren.

Parkeernormen

Bij het formuleren van de parkeernormen is het belangrijk dat deze recht doen aan de plaatselijke situatie. Het aanleggen van te weinig parkeerplaatsen in een plangebied zorgt er voor dat er overlooppa-

keren ontstaat in andere straten/wijken. Te veel parkeerplaatsen aanleggen is eveneens onwenselijk, omdat de schaarse ruimte ook voor andere doeleinden gebruikt kan worden (groenvoorzieningen). Bovendien willen we de ontwikkelaar geen onnodige kosten opleggen. De gemeente Utrechtse Heuvelrug kiest voor de meest recente parkeerkcijfers van het CROW (publicatie 381) als basis voor de gemeentelijke parkeernormering.

2.2 Gebiedsindeling

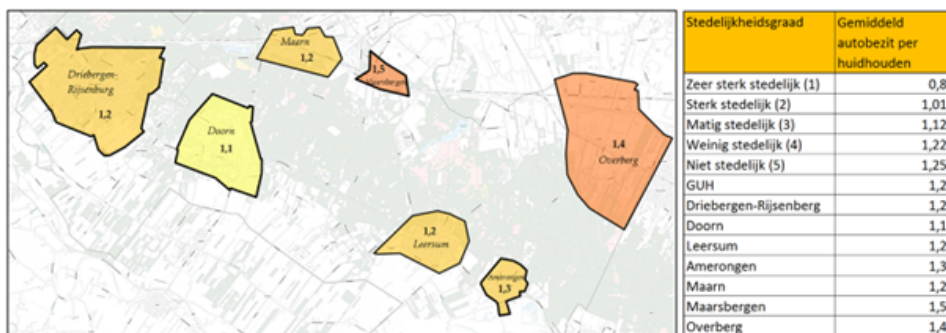
Voor het bepalen van de parkeernormen wordt allereerst gekeken naar de stedelijkheidsgraad van een gemeente. De stedelijkheidsgraad zegt iets over de bebouwingsdichtheid en de aanwezigheid van voorzieningen in de nabijheid. Naarmate de stedelijkheid toeneemt, zijn de afstanden naar voorzieningen kleiner. Hierdoor kunnen meer functies lopend, fietsend of met openbaar vervoer bereikt worden. Hierdoor daalt het autogebruik en daarmee het autobezit. In het CROW worden vijf stedelijkheidsgraden onderscheiden. Op basis van het CBS (2019) kent de gemeente Utrechtse Heuvelrug de volgende stedelijkheidsgraden:

Stedelijkheidsgraad 3: *Driebergen*

Stedelijkheidsgraad 4: *Amerongen, Leersum, Doorn en Maarn*

Stedelijkheidsgraad 5: *Maarsbergen, Overberg*

Omdat het autobezit in de gemeente Utrechtse Heuvelrug in de kernen Driebergen, Leersum, Doorn en Maarn niet enorm van elkaar afwijkt, worden deze kernen als stedelijkheidsgraad 4 gecategoriseerd. Het autobezit komt ook nagenoeg overeen met het gemiddelde autobezit in stedelijkheidsgraad 4. In de kernen Overberg en Maarsbergen geldt een stedelijkheidsgraad van 5. Het autobezit is in deze kernen aanzienlijk hoger dan het gemiddelde autobezit in niet stedelijk gebied (5). Omdat de parkeernormen tussen stedelijkheidsgraad 4 en 5 nagenoeg hetzelfde zijn, hoeft hier geen onderscheid in gemaakt te worden.



Kaart Gemiddeld autobezit per kern, CBS 2019

Beleidskeuze 1

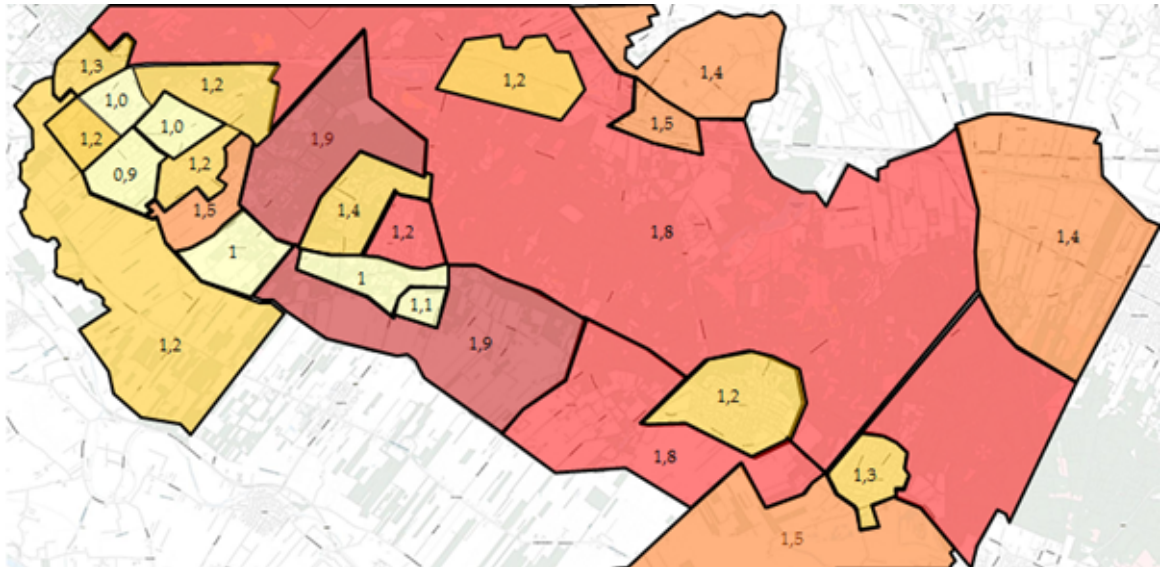
Handhaaf de stedelijkheidsgraad (weinig stedelijk 4) zoals geformuleerd in het vigerende beleidsnotitie GVVP van de gemeente Utrechtse Heuvelrug

Stedelijke zone

Uit studies blijkt dat functies in het centrum resulteren in een lagere parkeervraag en een lagere verkeersgeneratie dan functies van dezelfde aard in de bebouwde kom. Dit wordt veroorzaakt door het aanbod en de kwaliteit van andere vervoerswijzen, met name het openbaar vervoer in het centrum. Ook de nabijheid van voorzieningen, zorgen ervoor dat mensen makkelijk met de voet of fiets de functies kunnen bereiken. Het CROW onderscheid 4 stedelijke zones:

- Centrum
- Centrum Schil
- Rest bebouwde kom
- Buitengebied

Op basis van onderstaande kaart, blijkt dat centrumwijken in Doorn en Driebergen over het algemeen een lager autobezit hebben dan in randwijken. Hoe het autobezit verdeeld is binnen Leersum, Amerongen en Maarn, is niet bekend (CBS maakt geen in die kernen geen onderscheid in wijken). We nemen aan dat centrumgebieden een lager autobezit hebben dan randwijken.



In bijlage 1 wordt een onderscheid gemaakt in centrum, schil centrum in de kernen Driebergen en Doorn. De rest bebouwde kom is het overige gebied wat binnen de bebouwde kom valt. Voor de kernen Leersum, Amerongen en Maarn is binnen de gehele bebouwde kom de norm rest bebouwde kom van toepassing. Het buitengebied omvat het gebied buiten de komgrenzen.

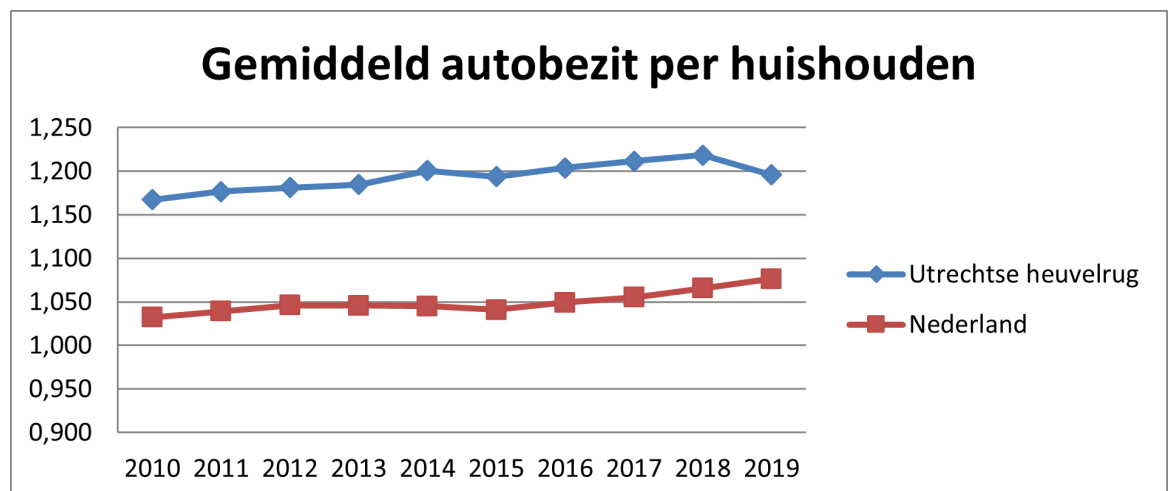
Beleidskeuze 2

Pas verschillende stedelijke zones toe in de gemeente Utrechtse Heuvelrug voor de kernen Driebergen en Doorn op basis van de indeling zoals weergegeven in bijlage 1

De in deze nota opgenomen parkeernormen zijn minimum normen. Dit betekent dat ten minste het aantal aangegeven parkeerplaatsen gerealiseerd moet worden.

Waarom kiezen we voor minimum normen?

De gemeente Utrechtse Heuvelrug wil een duurzame gemeente zijn. We willen de auto faciliteren, maar niet stimuleren. Dat betekent dat wij niet meer parkeerplaatsen aanleggen dan nodig. Het autobezit is in tien jaar tijd in onze gemeente nagenoeg gelijk gebleven (+ 2%). In het laatste jaar was er zelfs een afname in het gemiddelde autobezit.



Grafiek 1: Gemiddelde autobezit GUH en NL (bron CBS)

Grafiek 1 laat ook duidelijk zien dat wij als gemeente een sterk bovengemiddeld autobezit hebben. Zeker in relatie tot onze duurzaamheidsopgave vormt het een legitieme vraag of dit bovengemiddeld autobezit hierop aansluit....

De parkeerkcijfers in het CROW hebben een bandbreedte van minimale en maximale kencijfers. Wanneer we *minimale* parkeernormen toepassen op het huidige woningaanbod van de Utrechtse

Heuvelrug, komt de gemiddelde parkeernorm (1,27) bij benadering overeen met het gemiddelde autobezit (1,2) van de Utrechtse Heuvelrug. Wanneer we de *gemiddelde* parkeernormen zouden toepassen (wat veel gemeenten hanteren) op het huidige woningaanbod, zou de gemiddelde normen (1,63) te veel afwijken van het gemiddelde autobezit in GUH (1,2). Parkeercapaciteit ten behoeve van bezoekers wordt in het bovenstaande buiten beschouwing gehouden.

| Type woningen | Aandeel woningen (woonbehoefteonderzoek Utrechtse Heuvelrug 2015) | Gemiddelde parkeernormen ¹ (exclusief bezoekers) | Minimale parkeernormen ¹ (exclusief bezoekers) |
|------------------------------|---|---|---|
| Vrijstaande woning | 18% | 2 | 1,6 |
| 2-1-kapwoning | 28% | 1,9 | 1,5 |
| Eengezinswoning ² | 21% | 1,57 | 1,17 |
| Appartement ³ | 33% | 1,25 | 0,95 |
| Gemiddelde parkeernorm GUH | | 1,63 | 1,27 |

1. Parkeernormen in rest bebouwde kom, omdat veruit de meeste woningen in dat gebied bevinden
2. Gemiddelde parkeernorm van koop tussen hoek woning (1,6), huurhuis vrije sector (1,6) en sociale huur (1,2) in rest bebouwde kom
3. Gemiddelde parkeernorm van koop etagewoning midden (1,5) en huuretagewoning midden (1)

Beleidskeuze 3

Handhaaf de minimale parkeernormen (GVVP 2008). Dit versterkt de relatie tot onder andere onze duurzaamheidsopgave, woningbouwopgave (verdichting) en de gewenste ombuiging in modal split vanwege de belasting van het lokale wegennet etc.

3. Autoparkeren

3.1 parkeren op eigen terrein

Bezoekersdeel

Een parkeernorm is opgebouwd uit een gebruikers- en een bezoekersdeel. In de tabellen waarin de parkeernormen voor de verschillende functies zijn opgenomen, is naast de volledige parkeernorm het aandeel bezoekers (bezoekersdeel) inzichtelijk gemaakt. Dit aandeel is onder andere relevant indien parkeervoorzieningen bij een functie voornamelijk op eigen terrein worden gerealiseerd en niet openbaar toegankelijk zijn, het bezoekersdeel dient namelijk altijd openbaar toegankelijk te zijn.

Het is aan de aanvrager van de omgevingsvergunning om de parkeerbehoefte inzichtelijk te maken. Op basis van de door de aanvrager documenten toetst de gemeente aan de parkeereis.

Dubbelgebruik

Bij ontwikkelingen waarbij meerdere voorzieningen/functies worden gerealiseerd, is het mogelijk rekening te houden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Overdag worden parkeerplaatsen veel gebruikt door werknemers en in de avond door bewoners. Voorwaarde is dat de aanvrager in het bouwplan vastlegt dat de voor dubbelgebruik meegerekende parkeercapaciteit voor alle gebruikers van het bouwplan toegankelijk is. Bij het opstellen van een parkeerbalans wordt uitgegaan van de van de onderstaande aanwezigheidspercentages.

| | Werkdag-ochtend | Werkdag-middag | Werkdag-avond | Werkdag-nacht | koop-avond | Zaterdag-middag | Zaterdag-avond | Zondag-middag |
|-----------------------------|-----------------|----------------|---------------|---------------|------------|-----------------|----------------|---------------|
| Woningen bewoners | 50% | 50% | 90% | 100% | 80% | 60% | 80% | 70% |
| Woningen bezoekers | 10% | 20% | 80% | 0% | 70% | 60% | 80% | 70% |
| Kantoor bedrijven | 100% | 100% | 5% | 0% | 5% | 0% | 0% | 0% |
| Commerciële dienstverlening | 100% | 100% | 5% | 0% | 75% | 0% | 0% | 0% |
| Detailhandel | 30% | 60% | 10% | 0% | 75% | 100% | 0% | 0% |
| Grootschalige detailhandel | 30% | 60% | 70% | 0% | 80% | 100% | 0% | 0% |

| | | | | | | | | |
|---|------|------|------|-----|------|------|------|------|
| Supermarkt | 30% | 60% | 40% | 0% | 80% | 100% | 40% | 0% |
| Sportfuncties binnen | 50% | 50% | 100% | 0% | 100% | 100% | 100% | 75% |
| Sportfuncties buiten | 25% | 25% | 50% | 0% | 50% | 100% | 25% | 100% |
| Bioscoop/theater/ podium/enzovoort | 5% | 25% | 90% | 0% | 90% | 40% | 100% | 40% |
| Sociaal medisch: arts/maatschap/therapeut | 100% | 75% | 10% | 0% | 10% | 10% | 10% | 10% |
| Verpleeg-/verzorgings- tehuis/aanleunwo- ning/verzorgingsflat | 100% | 100% | 50% | 25% | 50% | 100% | 100% | 100% |
| ziekenhuis patiënten inclusief bezoekers | 60% | 100% | 60% | 5% | 60% | 60% | 60% | 60% |
| ziekenhuis medewer- kers | 75% | 100% | 40% | 25% | 40% | 40% | 40% | 40% |
| Dagonderwijs | 100% | 100% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% |
| Avondonderwijs | 0% | 0% | 100% | 0% | 100% | 0% | 0% | 0% |

- 1) Indien sprake van een traditionele koopavond
- 2) Indien op zaterdag open: 100%
- 3) Indien 's avonds open: 70%
- 4) Indien koopzondag 100%

Tabel: Aanwezigheidspercentages

3.2 maximale loopafstanden

Parkeerplaatsen moeten op acceptabele loopafstand van de functie gerealiseerd worden. Voor het bepalen van de loopafstand geldt de onderstaande tabel. Het gaat om de werkelijk te lopen afstand. Daar waar de acceptabele loopafstand een bereik betreft, dient een relatie gezocht te worden met de verblijfsduur: hoe langer de verblijfsduur van een bestemming, des te meer een wat langere loopafstand wordt geaccepteerd.

| Hoofdfunctie | Acceptabele loopafstand |
|-----------------|-------------------------|
| Wonen | 100-800 meter |
| Winkelen | 200-600 meter |
| Werken | 200-800 meter |
| Ontspanning | 100-600 meter |
| Gezondheidszorg | 100 meter |
| Onderwijs | 100 meter |

Tabel: Loopafstanden

3.4 Garages en opritten

Parkeervoorzieningen, zowel inpandig (garage) als uitpandig (carpoort/oprit), op eigen terrein kennen geen openbaar karakter. Het is daarom belangrijk dat dergelijke parkeerplaatsen niet als volledige parkeercapaciteit worden meegerekend. Ze zijn immers niet voor een ieder beschikbaar voor gebruik. In de onderstaande tabel (CROW) wordt aangegeven in welke mate het parkeren op eigen terrein meetelt voor de functie.

| | Theoretisch aantal | Berekeningsaan- tal | Opmerking |
|--------------------------------------|-----------------------|------------------------|----------------------------|
| Enkele oprit zonder garage | 1 | 0,8 | Oprit min. 5,0 meter diep |
| Lange oprit zonder garage of carport | 2 | 1 | |
| Dubbele oprit zonder garage | 2 | 1,7 | Oprit min. 4,5 meter breed |
| Graag zonder oprit (bij woning) | 1 | 0,4 | |
| Garagebox (niet bij woning) | 1 | 0,5 | |
| Garage met enkele oprit | 2 | 1 | Oprit min. 5,0 meter diep |

| | | | |
|--------------------------|---|-----|----------------------------|
| Garage met lange oprit | 3 | 1,3 | |
| Garage met dubbele oprit | 3 | 1,8 | Oprit min. 4,5 meter breed |

3.5 Parkeren elektrische voertuigen

De gemeente Utrechtse Heuvelrug wil duurzame mobiliteit stimuleren. Elektrisch rijden is hierin de belangrijkste speerpunt. Met de herziene Europese Energy Performance of Buildings Directive (EPBD III) is er een verplichting (10 maart 2020) voor het aanleggen van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen in de private gebouwde omgeving. Deze verplichting wordt vastgelegd in het Bouwbesluit. Bij de ontwikkeling van bouwplannen dient hier rekening mee worden gehouden.

Woningbouw meer dan 10 parkeervakken per 10 maart 2020

Bij woongebouwen met meer dan 10 parkeervakken op hetzelfde terrein moet voor elk parkeervak leidinginfrastructuur (loze leidingen) worden aangelegd voor de aanleg van laadpunten. Dit geldt voor nieuwe woongebouwen en voor bestaande woongebouwen die ingrijpend worden gerenoveerd.

Verplichting bij utiliteitsbouw > 10 parkeervakken per 10 maart 2020

Bij utiliteitsgebouwen met meer dan 10 parkeervakken op hetzelfde terrein moet minimaal 1 oplaadpunt voor de hele parkeergelegenheid worden aangelegd. Ook moet er leidinginfrastructuur (loze leidingen) worden aangelegd voor 1 op de 5 parkeervakken. Dit geldt voor nieuwe utiliteitsgebouwen en voor bestaande utiliteitsgebouwen die ingrijpend worden gerenoveerd.

Verplichting bij utiliteitsbouw > 20 parkeervakken per 2025

Bij bestaande utiliteitsgebouwen met meer dan 20 parkeervakken op hetzelfde terrein moet vanaf 2025 minimaal 1 oplaadpunt zijn aangelegd. De gebouweigenaar kan, naar gelang de lokale behoefte en lokale markt, zelf bepalen hoeveel oplaadpunten hij in totaal realiseert.

3.6 Deelauto

In 10 jaar tijd is autodelen uitgegroeid tot een serieus alternatief voor de eigen auto. Het voordeel van autodelen is dat het aantal auto's vermindert. Verder zorgt autodelen voor minder autogebruik, minder uitstoot en verbeterde leefbaarheid (minder auto's op straat). Als gemeente willen wij deelauto's stimuleren door een reductie van 4 parkeerplaatsen toe te passen. De ontwikkelaar/initiatiefnemer moet wel kunnen aantonen dat er bij een particuliere autodeler (bv Greenwheels/Mywheels) voldoende draagvlak is voor een deelauto op de voorgestelde locatie.

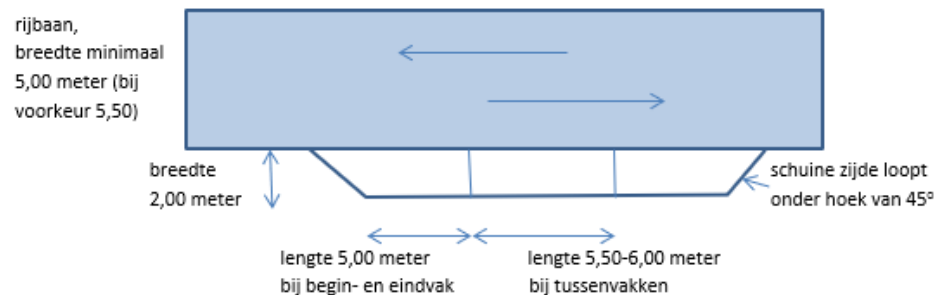
3.7 Parkeren voor minder validen

Bij openbare/maatschappelijke voorzieningen, zoals een gemeentehuis, bibliotheek en winkelcentra dienen voldoende algemene minder-validen parkeerplaatsen aangewezen te worden. In de CROW richtlijn nr. 337 in het kader van 'de integrale toegankelijkheid openbare ruimte' is opgenomen dat minimaal 2% van de beschikbare parkeerplaatsen ingericht dient te zijn als minder-validen parkeerplaats.

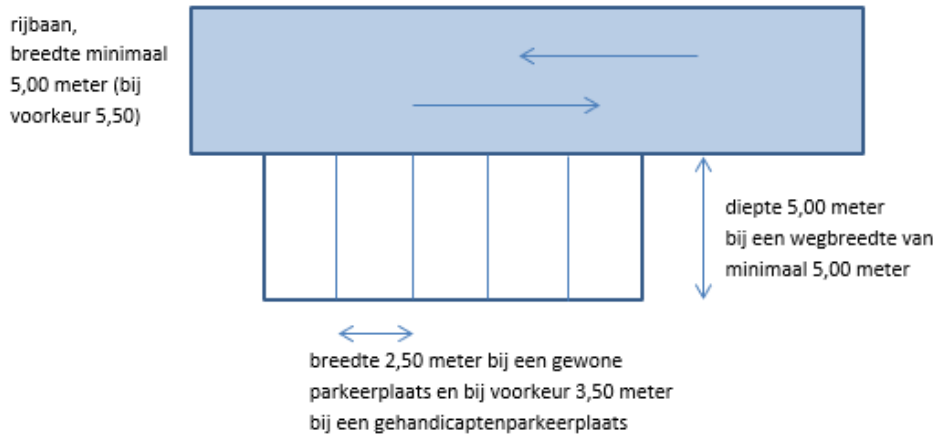
3.8 Afmetingen autoparkeerplaats

Parkeergelegenheid voor het parkeren van auto's moet afmetingen hebben, die afgestemd zijn op gangbare personenauto's. Aan deze eis wordt geacht te zijn voldaan, indien de afmetingen bij langsparkeren tenminste 2 m breed bij 5,5 m lang (waarbij de eerste en laatste parkeerplaats 5 m lang zijn ivm. schuine inrijhoek (rijloper zijde)) en bij andere parkeervormen zoals haaksparkeren tenminste 2,5 m breed en 5 m lang bedragen.

Langsparkeren:



Haaksparkeren:



3.9 Afwijken van de parkeereis (mobiliteitsfonds)

Mobiliteitsfonds

De afgelopen jaren is gebleken dat het bij diverse bouwplannen niet mogelijk is om op eigen terrein te voorzien in parkeerruimte volgens de gemeentelijke parkeernorm. In dit soort gevallen zijn er vaak geen aangrenzende particuliere terreinen aanwezig waarop die ruimte kan worden gerealiseerd en ook binnen de bestaande openbare ruimte ontbreekt additionele parkeercapaciteit om de extra parkeerdruk op te kunnen vangen. Dat betekent concreet dat in zo'n geval een omgevingsvergunning niet kan worden verleend en dat de realisatie van de door de gemeente gewenste functies op bepaalde locaties niet mogelijk is. Een mobiliteitsfonds kan hier uitkomst bieden.

In bepaalde omstandigheden kan door het college van burgemeester en wethouders onder condities in afwijking van de parkeereis een omgevingsvergunning worden verleend. Voorwaarde is dat de aanvrager van de omgevingsvergunning voor het realiseren van de ontwikkeling een financiële bijdrage beschikbaar stelt voor het mobiliteitsfonds. De middelen in dit fonds worden vervolgens door de gemeente gebruikt om flankerende maatregelen (aanleg van voet- en fietspaden, verbeteren kwaliteit openbare ruimte, bewegwijzering etc) te realiseren die het doel hebben om de parkeerbehoefte, en daarmee extra parkeerdruk, als gevolg van deze ontwikkeling te laten doen afnemen. Op die manier kan de bereikbaarheid en leefbaarheid binnen de gemeente gewaarborgd blijven zonder dat dit ten koste gaat van de kwaliteiten die in de openbare ruimte nabij de betreffende ontwikkeling aan de orde zijn.

In deze paragraaf wordt aangegeven welke stappen worden doorlopen in de beoordeling om in afwijking van de parkeereis een omgevingsvergunning te verlenen.

- Uitgangspunt is en blijft dat de parkeereis op eigen terrein wordt gerealiseerd (het voldoen aan de gemeentelijke parkeereis).
- Als realisatie van de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein niet mogelijk is, wordt beoordeeld of een aanpassing van het bouwplan (bijvoorbeeld minder bouwvolume) kan leiden tot het wel voldoen aan de gemeentelijke parkeereis op eigen terrein.
- Als binnen de hierboven gespecificeerde maximaal acceptabele loopafstand (in relatie tot de functionaliteiten binnen de onderhavige ontwikkeling) onvoldoende restcapaciteit ten behoeve van parkeren in de openbare ruimte beschikbaar is, kan de aanvrager door een onafhankelijk verkeersadviesbureau onderzoek laten doen naar de drukste structurele parkeerbehoefte.

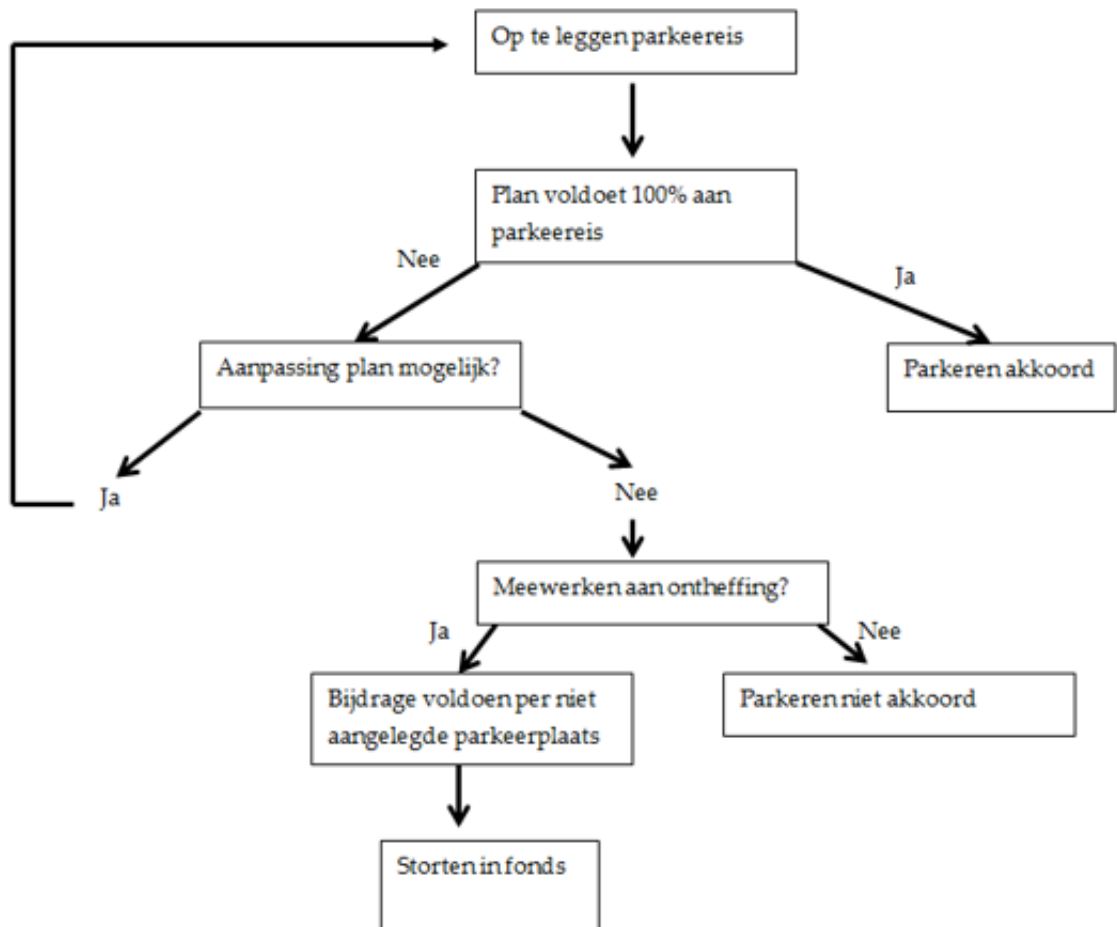
Wanneer blijkt dat op het moment met de drukste structurele parkeerbehoefte de bezettingsgraad lager is dan 85%, kan de aanvrager aan de gemeente verzoeken het verschil tussen de feitelijke bezettingsgraad (inclusief reserveringen voor al verleende, maar nog niet gerealiseerde omgevingsvergunningen) en de 85%-bezettingsgraad in te mogen zetten voor de aangevraagde omgevingsvergunning. Per gecompenseerde parkeerplaats dient aanvrager 50 % van de vastgelegde bijdrage zoals opgenomen in bijlage te betalen (deze bijdrage is lager omdat de parkeermogelijkheden er al wel zijn maar de gemeente wel de grond ter beschikking moet stellen en in stand moet houden).

Als a, b, c niet mogelijk blijken, kan de aanvrager van een omgevingsvergunning, een schriftelijk verzoek indienen bij het college van burgemeester en wethouders om in afwijking van de parkeereis toch een omgevingsvergunning te verlenen. Het verzoek van de aanvrager moet gegronde redenen bevatten om aan te tonen en/of aannemelijk te maken dat de realisatie van de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein niet mogelijk is en dat de parkeerbehoefte door een privaatrechtelijke overeenkomst niet elders kan worden gecompenseerd door (een combinatie van) de hierboven genoemde mogelijkheden.

Het college van burgemeester en wethouders kan besluiten in afwijking van de parkeereis een omgevingsvergunning te verlenen.

Dit doet het college als zij de realisatie van het initiatief belangrijker acht dan de (tijdelijke) nadelige gevolgen op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid en het college bereid is de verplichting van de aanvrager indien nodig over te nemen om te zorgen voor voldoende bereikbaarheid. Primair ligt de focus daarbij op flankerende maatregelen zoals meer fietsenstallingen, verbetering fietspaden, OV-faciliteiten etc.. Uitsluitend ingeval flankerende maatregelen niet te realiseren zijn, kan het college overgaan tot instemming met de realisatie van extra parkeercapaciteit binnen de openbare ruimte. Voorwaarde hierbij is dat de groenstructuur niet wordt aangetast. De primaire verantwoordelijkheid om zorg te dragen voor voldoende bereikbaarheid ligt bij de aanvrager. Indien nodig kan in samenwerking met de gemeente over worden gegaan op een coproductie. Bij dit besluit moet aannemelijk worden gemaakt dat de flankerende maatregelen of eventuele extra parkeercapaciteit onder de hierboven genoemde voorwaarden gerealiseerd zijn voordat het betreffende bouwplan wordt opgeleverd. De flankerende maatregelen dienen immers als alternatief te functioneren voor die mobiliteitsbehoefte die anders met de auto zou worden gefaciliteerd. Per afwijking van de norm moet dus gemotiveerd worden aangegeven op welke wijze, waar en wanneer de alternatieve maatregelen ter compensatie van de in het bouwplan voorziene parkeerbehoefte gecompenseerd worden. Uitgangspunt daarbij is dat de ontwikkelende partij in afstemming met de gemeente zorgdraagt voor voldoende bereikbaarheid. Alleen indien andere (semi)overheden zoals provincie, concessiehouders van het OV etc. een inhoudelijke rol moeten vervullen om voldoende bereikbaarheid binnen een ontwikkeling mogelijk te maken, kan de primaire rol vanuit de ontwikkelende partij naar de gemeente worden overgedragen. In dat geval zal de gemeente tevens haar interne kosten die gemaakt worden om dit gehele proces tot aan de realisatie mogelijk te maken additioneel in rekening brengen bij de ontwikkelende partij.

De bevoegdheid om te beslissen over het gebruik van het mobiliteitfonds ligt bij het college. Een aanvrager kan geen rechten ontlenen aan het bestaan van het mobiliteitsfonds. Wanneer het college in afwijking van de parkeereis een omgevingsvergunning verleent, moet de aanvrager van een omgevingsvergunning een parkeerbijdrage per ontbrekende parkeerplaats in het mobiliteitsfonds storten.



Schema 1: beoordeling parkeren met plan en ontheffing

Berekeningswijze hoogte storting

Het bedrag dat de aanvrager in het mobiliteitsfonds moet storten = het aantal parkeerplaatsen behorend bij de nieuwe situatie berekend volgens de parkeernormen die zijn opgenomen in bijlage 1, (minus) de parkeerbehoefte behorend bij het laatst actieve gebruik berekend op basis van CROW publicatie nr. 381.

De uitkomst van bovenstaande som wordt vermenigvuldigd met het tarief dat van toepassing is op basis van de verordening mobiliteitsfonds obv. prijsindexatie 2021.

Tarief per parkeerplaats

In deze paragraaf wordt aangegeven hoe hoog de parkeerbijdrage is en binnen welke voorwaarden de gemeente na storting in het mobiliteitsfonds voorziet in de realisatie van flankerende maatregelen.

De hoogte van het te storten bedrag bij realisatie van minder parkeerplaatsen dan de parkeerverplichting voorschrijft, is afgeleid van de reële gemiddelde aanlegkosten of stichtingskosten (inclusief de kosten voor grondverwerving) en het prijssegment van de te bouwen woningen.

- sociale huur (max € 763,47) en koopwoningen (max €230.000,=): € 5.400,= per te compenseren parkeerplaats,
- lage middeldure koopwoningen (max €275.000,=): €10.000,= per te compenseren parkeerplaats
- hoge middeldure koopwoningen (max €320.000,=): €12.500,= per te compenseren parkeerplaats
- dure koopwoningen en alle overige bouwprojecten (boven €320.000,=): € 15.000,= per te compenseren parkeerplaats.

Het totaal te storten afkoopbedrag in een plan met meerdere woonsegmenten (sociaal/middel/duur) wordt naar evenredigheid van de hoeveelheid per woonsegment verdeeld. Het tarief wordt geïndexeerd. Indien nodig wordt door het college een toets uitgevoerd of het gehanteerde bedrag nog toereikend is. Als het nodig is, wordt een voorstel gedaan tot wijziging van het tarief. Er vindt geen restitutie plaats in het geval het betaalde bedrag te hoog blijkt. Omgekeerd geldt dat geen nabetaling plaatsvindt in het geval het betaalde bedrag niet toereikend is.

Besteden gelden mobiliteitsfonds

De ontwikkelaar heeft bij een storting in het fonds de verplichting om binnen de termijn van realisering van het bouwplan de alternatieven ter compensatie van de parkeerbehoefte te realiseren. Omdat de stortingen middelen zijn ter compensatie van het niet voldoen aan de parkeernorm, worden deze middelen gestort in de 'voorziening mobiliteit'. Het is niet mogelijk deze gelden later anders te bestemmen dan voor de realisatie van alternatieven ter compensatie van de parkeerbehoefte gerelateerd aan het betreffende bouwplan. Aan een storting in het fonds kan de aanvrager van de omgevingsvergunning geen rechten ontlenen. Er is geen sprake van een verworven eigendomsrecht of wat dan ook.

3.10 Overgangsregeling

De in deze nota opgenomen parkeernormen zijn niet van toepassing in de volgende gevallen: Op een aanvraag om omgevingsvergunning, afwijking, ontheffing of toestemming anderszins, die is ingediend vóór de datum van inwerkingtreding van deze nota en het paraplubestemmingsplan waarin deze nota is verankerd en waarop op die datum nog niet is beschikt. In deze gevallen gelden de vóór de datum van inwerkingtreding van deze nota geldende parkeernormen.

4 Fietsparkeren

De Gemeente Utrechtse Heuvelrug wil het gebruik van duurzame vervoersmiddelen stimuleren. De fiets is daarbij een uitstekend vervoermiddel. Om het fietsen aantrekkelijk te maken en te houden, is het noodzakelijk dat er normen worden gesteld aan het aantal te realiseren fietsparkeervoorzieningen.

De parkeereis voor fietsen dient altijd op eigen terrein te worden opgelost. Om een aantrekkelijke parkeergelegenheid voor de fiets te hebben, dient deze dicht bij de bestemming te zijn. Alleen in uitzonderlijke gevallen kan een initiatiefnemer een verzoek indienen bij de gemeente om gezamenlijk te beschouwen of een voorziening in de openbare ruimte van meer toegevoegde waarde is (b.v. dubbelgebruik) en voor zijn kosten kan worden gerealiseerd.

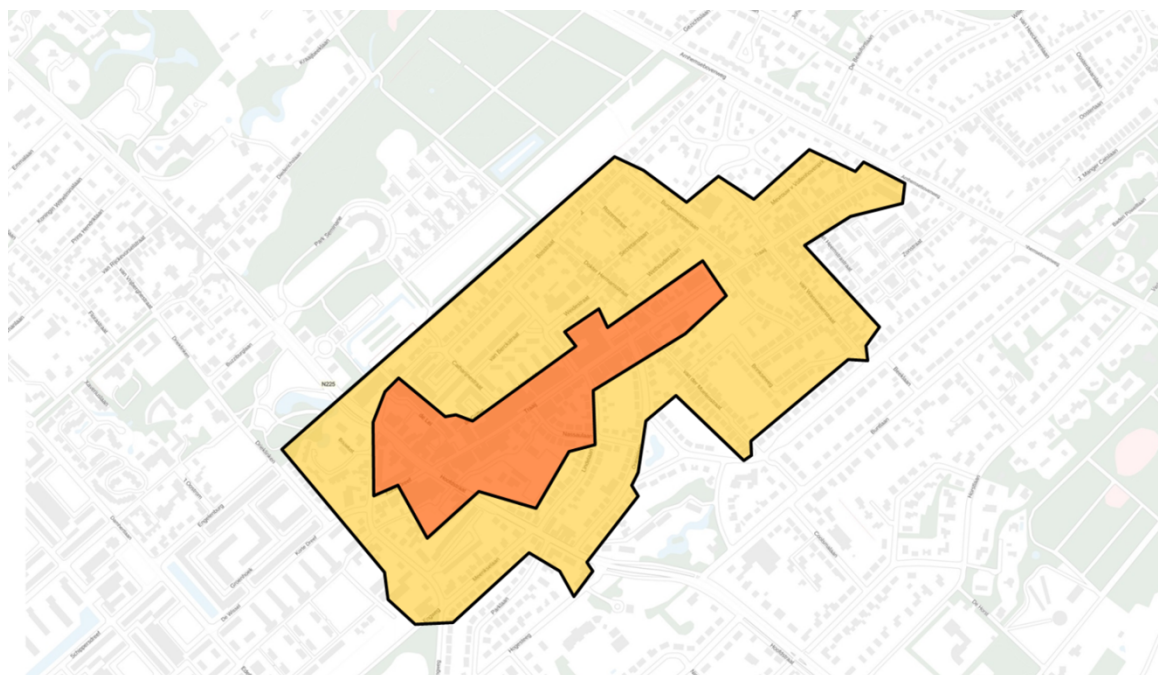
4.1 Fietsparkeerplaats

Een fietsparkeerplaats betreft een voorziening in een fiets- en scooterstalling die aan de kwaliteitseisen voldoet van de Leidraad Fietsparkeren (CROW publicatie 291, hoofdstuk 6). In appartementsgebouwen worden bij voorkeur de fietsparkeerplaatsen in een gezamenlijke stalling uitgevoerd.

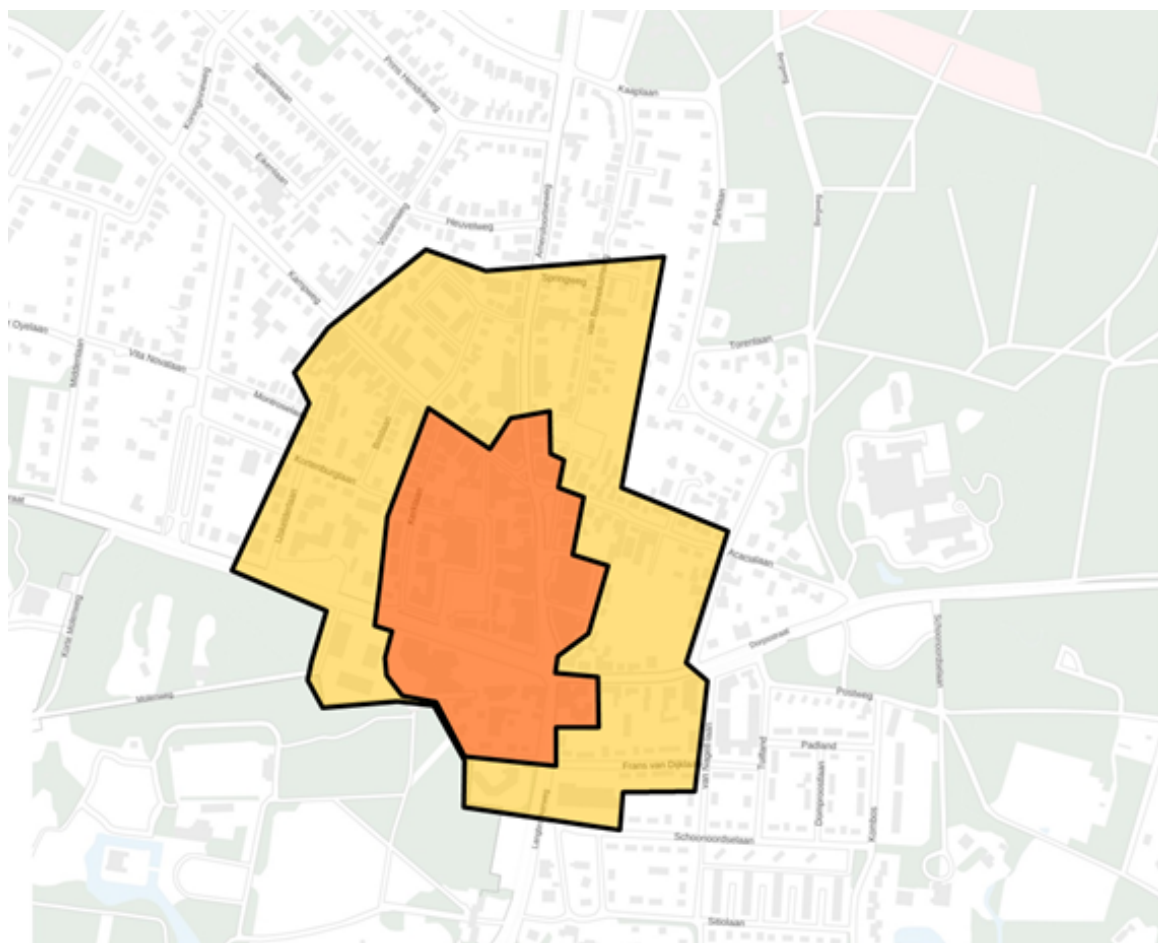
4.2 Fietsparkeernormen

Voor fietsparkeernormen bij woonfuncties zijn de eisen uit het Bouwbesluit van toepassing. Het Bouwbesluit borgt dat iedere woning is voorzien van een berging waarin fietsen gestald kunnen worden. Voor niet-woonfuncties zijn de fietsparkeernormen van toepassing zoals weergegeven in bijlage 3. De parkeernorm is het aantal fietsen dat gestald dient te worden. De fietsparkeernormen zijn landelijk volop in ontwikkeling. Nog niet voor elke voorziening zijn er al kentallen. Daarom zijn sommige velden in bijlage 3 voor de fietsnorm nog leeg. Wanneer een bouwinitiatief ontplooid wordt met een functie waarvoor nog geen fietsparkeernorm in de tabel staat, wordt in overleg tussen initiatiefnemer en gemeente bepaald hoeveel fietsparkeerplaatsen benodigd zijn. De initiatiefnemer doet hierbij als eerste een voorstel. Voor het bepalen van de juiste norm voor fietsparkeren is dezelfde gebiedsindeling van toepassing als voor autoparkeren. De normen zijn gespecificeerd voor de verschillende gebieden.

BIJLAGE 1



Driebergen-Rijsenburg



Doorn

BIJLAGE 2 Parkeernormen auto

| Parkeernormen gemeente Utrechtse Heuvelrug | | Eenheid | Centrum | Schil centrum | Rest bebouwde kom | Buitengebied |
|--|---|----------------------------|---------|---------------|-------------------|--------------|
| Wonen | Type woning | | | | | |
| Koop | Vrijstaande woning | Per woning | 1,4 | 1,7 | 1,9 | 2 |
| Koop | Twee-onder-één-kap | Per woning | 1,3 | 1,6 | 1,8 | 1,8 |
| Koop | Tussenhoek | Per woning | 1,1 | 1,4 | 1,6 | 1,6 |
| Koop | Appartement duur | Per woning | 1,2 | 1,5 | 1,7 | 1,7 |
| Koop | Appartement midden | Per woning | 1 | 1,3 | 1,5 | 1,5 |
| Koop | Appartement goedkoop | Per woning | 0,9 | 1 | 1,2 | 1,2 |
| Huur | Vrije sector | Per woning | 1,1 | 1,4 | 1,6 | 1,6 |
| Huur | Sociale huur | Per woning | 0,9 | 1 | 1,2 | 1,2 |
| Huur | Appartement duur | Per woning | 1 | 1,3 | 1,5 | 1,5 |
| Huur | Appartement midden/goedkoop | Per woning | 0,7 | 0,8 | 1 | 1 |
| Overige | Kamervehuur (zeifstandig) | Per kamer | 0,5 | 0,6 | 0,6 | 0,6 |
| Overige | Kamervehuur (studenten, niet zelfstandig) | Per kamer | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 |
| Overige | Aanleunwoning/serviceflat | Per kamer | 0,8 | 0,9 | 1 | 1 |
| Overige | Kleine eenpersoonshuis (tiny house) | Per woning | 0,5 | 0,6 | 0,6 | 0,6 |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| Werken | | per 100 m ² bvo | | | | |
| | Kantoor zonder baliefunctie | per 100 m ² bvo | 1,6 | 2,1 | 2,3 | 2,3 |
| | Commerciële dienstverlening | per 100 m ² bvo | 2,2 | 2,7 | 3,3 | 3,3 |
| | Bedrijf arbeidsintensief/bezoekerintensief | per 100 m ² bvo | 1,3 | 1,7 | 2,1 | 2,1 |
| | Bedrijf arbeidsintensief/bezoekerintensief | per 100 m ² bvo | 0,4 | 0,6 | 0,8 | 0,8 |
| | Bedrijf (service) gebouw | per 100 m ² bvo | 1,1 | 1,5 | 1,7 | 1,7 |
| | | | | | | |
| Winkelen | | | | | | |
| | Buutsupermarkt | per 100 m ² bvo | 1,3 | 2,2 | 3,3 | n.v.t. |
| | Fullservice supermarkt (laag en middellaag prijsniveau) | per 100 m ² bvo | 2,6 | 3,6 | 4,6 | n.v.t. |
| | Groot supermarkt (XL) | per 100 m ² bvo | 5,6 | 6,6 | 7,6 | n.v.t. |
| | Groothandel specialist | per 100 m ² bvo | n.v.t. | 5,6 | 5,6 | n.v.t. |
| | Groothandel algemeen | per 100 m ² bvo | n.v.t. | 6,1 | 6,1 | n.v.t. |
| | Binnenstad of hoofdwinkelcentrum (> 20.000-30.000 inwoners) | per 100 m ² bvo | 3,1 | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. |
| | Buurt- en dorpscentrum | per 100 m ² bvo | n.v.t. | 2,1 | 2,7 | n.v.t. |
| | Wijkcentrum klein | per 100 m ² bvo | n.v.t. | 3 | 3,9 | n.v.t. |
| | Wijkcentrum gemiddeld | per 100 m ² bvo | n.v.t. | 3,7 | 4,5 | n.v.t. |
| | weekmarkt | per 100 m ² bvo | 0,38 | 0,38 | 0,18 | 0,18 |
| | Kringloopwinkel | per 100 m ² bvo | n.v.t. | 1 | 1,7 | 2 |
| | Bruin en witgoedzaken | per 100 m ² bvo | 3,3 | 5,4 | 7,4 | 8,5 |
| | Woonwinkelen/Woonwinkel | per 100 m ² bvo | 1 | 1,5 | 1,7 | 1,7 |
| | Woonwinkelen (zeer groot) | per 100 m ² bvo | n.v.t. | n.v.t. | 4,4 | 4,4 |
| | Meubelboulevard | per 100 m ² bvo | n.v.t. | 1,9 | 2,3 | n.v.t. |
| | Winkelboulevard | per 100 m ² bvo | n.v.t. | 3,7 | 4,2 | n.v.t. |
| | Outletcentrum | per 100 m ² bvo | n.v.t. | 8,5 | 9,4 | 9,4 |
| | Bouwmarkt | per 100 m ² bvo | n.v.t. | 1,6 | 2,2 | 2,2 |
| | Tuincentrum (inclusief buitenruimte) | per 100 m ² bvo | n.v.t. | 2,1 | 2,4 | 2,6 |
| | Groencentrum | per 100 m ² bvo | n.v.t. | 2,1 | 2,4 | 2,6 |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| Sport, cultuur en ontspanning | | | | | | |
| | Bibliotheek | per 100 m ² bvo | 0,1 | 0,4 | 0,6 | 1,1 |
| | Museum | per 100 m ² bvo | 0,5 | 0,7 | 1 | n.v.t. |
| | Bioscoop | per 100 m ² bvo | 2,2 | 7 | 10,2 | 12,7 |
| | Filmtheater/filmhuis | per 100 m ² bvo | 1,6 | 4,3 | 6,9 | 8,9 |
| | Theater/schouwburg | per 100 m ² bvo | 5,9 | 6,5 | 8,3 | 10,5 |
| | Musicaltheater | per 100 m ² bvo | 2,4 | 2,9 | 3,5 | 4,6 |
| | Casino | per 100 m ² bvo | 5,2 | 5,6 | 6 | 7,5 |
| | Bowlingvereniging | per 100 m ² bvo | 1,1 | 1,8 | 2,3 | 2,3 |
| | Billiardcentrum/snookercentrum | per 100 m ² bvo | 0,6 | 0,9 | 1,1 | 1,5 |
| | Dansstudio | per 100 m ² bvo | 1,1 | 3,4 | 5 | 6,9 |
| | Fitnessstudio/sportschool | per 100 m ² bvo | 0,9 | 2,9 | 4,3 | 6 |
| | Fitnesscentrum | per 100 m ² bvo | 1,2 | 4 | 5,8 | 6,9 |
| | Wellnesscentrum | per 100 m ² bvo | n.v.t. | n.v.t. | 8,8 | 9,8 |
| | Sauna/Hammam | per 100 m ² bvo | 2 | 4,1 | 6,2 | 6,8 |
| | Sportshal | per 100 m ² bvo | 1,3 | 1,9 | 2,6 | 3,2 |
| | Sportzaal | per 100 m ² bvo | 0,9 | 1,7 | 2,6 | 3,3 |
| | Tennisshal | per 100 m ² bvo | 0,2 | 0,3 | 0,4 | 0,4 |

| Parke emormen gemeente Utrechtse Heuvelrug | Eenheid | Centrum | Schil centrum | Rest bebouwde kom | Buitengebied |
|---|---------------------------|---------|---------------|-------------------|--------------|
| Sport, cultuur en ontspanning | | | | | |
| Squashhal | per 100 m2 bvo | 1,5 | 2,3 | 2,6 | 3,1 |
| Zwembad (overdekt) | per 100 m2 bassin | n.v.t. | 9,7 | 10,5 | 12,3 |
| Zwembad (openlucht) | per 100 m2 bassin | n.v.t. | 9,1 | 11,9 | 14,8 |
| Zwembad combi | per 100 m2 bassin | n.v.t. | n.v.t. | 3 | 3 |
| Sportveld | per hectare netto terrein | 13 | 13 | 13 | 13 |
| Kunstijsbaan | per 100 m2 bvo | 1 | 1,3 | 1,6 | 1,8 |
| Golfoefencentrum (pitch en put) | Per centrum | n.v.t. | n.v.t. | 49,1 | 54,2 |
| Golfbaan | per 100 m2 bvo | n.v.t. | n.v.t. | 86 | 108 |
| Indoorspeeltuin/kinderspeelhal klein/gemiddeld | per 100 m2 bvo | 0,6 | 1,4 | 2,2 | 2,6 |
| Indoorspeeltuin/kinderspeelhal groot | per 100 m2 bvo | 2,5 | 3,4 | 4,4 | 4,9 |
| Kinderboerderij | Per gemiddelde boerderij | 0,6 | 1,4 | 2,2 | 2,6 |
| Manege | per box | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | 0,3 |
| Volkstuintuin | per 10 tuinen | n.v.t. | 1,1 | 1,2 | 1,3 |
| Dierenpark | per hectare netto terrein | 4 | 4 | 4 | 4 |
| Attractie- en pretpark | per hectare netto terrein | n.v.t. | n.v.t. | 4 | 4 |
| Plantentuin | Per gemiddelde tuin | n.v.t. | 5 | 8 | 11 |
| Horeca en (verblijfs)recreatie | | | | | |
| Camping | per standplaats | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | 1,1 |
| Bungalowpark | per bungalow | n.v.t. | n.v.t. | 1,6 | 2 |
| 1* hotel | per 10 kamers | 0,3 | 0,7 | 2,4 | 4,4 |
| 2* hotel | per 10 kamers | 1,2 | 2,1 | 4 | 6 |
| 3* hotel | per 10 kamers | 1,7 | 2,9 | 4,7 | 6,3 |
| 4* hotel | per 10 kamers | 3 | 4,8 | 7 | 8,5 |
| Discotheek | per 100 m2 bvo | 5 | 11,9 | 18,8 | 18,8 |
| Cafe/Bar/cafetaria | per 100 m2 bvo | 5 | 5 | 6 | n.v.t. |
| Restaurant | per 100 m2 bvo | 10 | 10 | 14 | n.v.t. |
| Evenementenhal/congresgebouw | per 100 m2 bvo | 4 | 5 | 6 | n.v.t. |
| Gezondheidszorg en sociale voorzieningen | | | | | |
| Huisartsenpraktijk | Per behandelkamer | 2 | 2,5 | 3 | 3 |
| Apotheek | Per apothek | 2,1 | 2,6 | 3,1 | n.v.t. |
| Fysiotherapiepraktijk | Per behandelkamer | 1,1 | 1,4 | 1,7 | 1,7 |
| Consultatiebureau | Per behandelkamer | 1,2 | 1,5 | 1,8 | 1,9 |
| Consultatiebureau voor ouderen | Per behandelkamer | 1,2 | 1,5 | 1,9 | 2,1 |
| Tandartsenpraktijk | Per behandelkamer | 1,4 | 1,9 | 2,3 | 2,4 |
| Gezondheidscentrum | Per behandelkamer | 1,4 | 1,8 | 2,2 | 2,2 |
| Ziekenhuis | 100 m2 bvo | 1,4 | 1,6 | 1,8 | 1,9 |
| Crematorium | Per gelijkzijdige plecht | n.v.t. | n.v.t. | 25 | 25 |
| Begraafplaats | Per gelijkzijdige plecht | n.v.t. | n.v.t. | 27 | 27 |
| Penitentiaire inrichting | Per 10 cellen | 1,4 | 1,9 | 3 | 3,4 |
| Religiegebouw | Per zitplaats | 0,1 | 0,1 | 0,1 | n.v.t. |
| Verpleeg- en verzorgingshuis | Per wooneenheid | 0,5 | 0,5 | 0,5 | n.v.t. |
| Onderwijs | | | | | |
| Kinderdagverblijf | 100 m2 bvo | 0,9 | 1,1 | 1,3 | 1,4 |
| Basisschool | Per leslokaal | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 |
| Middelbare school | Per 100 leerlingen | 2,7 | 3,6 | 3,9 | 3,9 |
| ROC | Per 100 leerlingen | 3,8 | 4,4 | 4,9 | 4,9 |
| Hogeschool | Per 100 studenten | 7,4 | 8,1 | 8,9 | 8,9 |
| Universiteit | Per 100 studenten | 11,4 | 13,4 | 14,7 | 14,8 |
| Avondonderwijs of vrijetijdsonderwijs | Per 10 studenten | 3,6 | 4,7 | 5,9 | 9,3 |

Bijlage 3 Parkeernormen fiets (bron: CROW)

| WONING* | Kencijfer 1 | Per | Eenheid 2 | Eenheid 3 | Opmerking | Kencijfer 2 | Per | Validatie (*****) |
|---|-------------|-------|-----------|-------------|--|-------------|--------|-------------------|
| Rij- en vrijstaande woning | 1,0 | kamer | 25 m2 bvo | 0,25 woning | Bij voorkeur plus 1 | 5,0 – 6,0 | woning | ●●●○○ |
| Appartement (met fietsenberging) | 0,75 | kamer | 25 m2 bvo | | Minimaal 2 plekken | 2,0 – 3,0 | woning | ●●●●● |
| Appartement (zonder fietsenberging) ** | 0,25 | kamer | 25 m2 bvo | 0,33 woning | t.b.v. buurtstallingen en fietstrommels. | 0,5 – 1,0 | woning | ●●○○○ |
| Studentenhuis | 1,0 | kamer | | | | | | ●○○○○ |

* Bovenstaande tabel betreft alleen fietsparkeervoorzieningen voor bewoners. In de openbare ruimte moet daarnaast rekening gehouden worden met fietsparkeervoorzieningen voor bezoekers (0,5 – 1 per woning).

** Heeft niet de voorkeur

| KANTOOR | Locatie | Kencijfer | Bandbreedte (min-max) | Per (eenheid 1) | Eenheid 2 | Eenheid 3 | Opmerking | Validatie (*****) |
|---------------------|-------------------|-----------|-----------------------|-----------------|---------------|-----------|---|-------------------|
| Kantoor (personeel) | Centrum en schil | 2,0 | 1,3 – 3,5 | 100m2 bvo | 5 werkplekken | | Hoe meer gespecialiseerde functies, hoe lager het fietsgebruik. Ook de cultuur van de branche heeft invloed | ●●●○○ |
| | Rest bebouwde kom | 1,5 | 0,9 – 2,5 | | | | | |
| | Buitengebied | 0,9 | 0,5 – 1,4 | | | | | |
| | Op NS-station | 1,1 | 0,7 – 1,8 | | | | | |
| Kantoor (bezoekers) | | 6,0 | 3,0 – 8,0 | balie | | | Minimaal 6 | ●●●○○ |

| WINKELN & BOODSCHAPPEN | Locatie | Kencijfer | Bandbreedte (min-max) | Per (eenheid 1) | Eenheid 2 | Eenheid 3 | Opmerking | Validatie (*****) |
|------------------------|------------------------|-----------|-----------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--|-------------------|
| Winkelcentrum | Binnen de bebouwde kom | 2,5 | 1,5 – 4,0 | 100m2 bvo | 80 m2 vvo | 0,56 winkels | | ●●○○○ |
| Supermarkt | Binnen de bebouwde kom | 2,7 | 1,6 – 4,3 | 100m2 bvo | 80 m2 vvo | 0,5 kassa | | ●●●○○ |
| Bouwmarkt | Binnen de bebouwde kom | 0,25 | 0,1 – 0,4 | 100m2 bvo | 90 m2 vvo | | | ●●●○○ |
| Tuincentrum | | 0,25 | 0,1 – 0,4 | 100m2 bvo (totaal) | 80 m2 bvo (binnen) | 80 m2 vvo (totaal) | Vaak voldoende ruimte voor fietsparkeerplekken en evt. uitbreidingen | ●●○○○ |

| HORECA & VERBLIJFSRECREATIE | Locatie | Kencijfer | Bandbreedte (min-max) | Per (eenheid 1) | Eenheid 2 | Eenheid 3 | Opmerking | Validatie (*****) |
|-----------------------------|-------------------|-----------|-----------------------|-----------------|-------------|------------|---|-------------------|
| Fastfoodrestaurant | Centrum en schil | 10,0 | 8,0 – 35,0 | | | | | |
| | Rest bebouwde kom | 3,5 | 3,0 - 10,0 | 100m2 bvo | 15,6 tafels | 60 stoelen | Terras meetellen | ●●○○○ |
| | Buitengebied | 2,5 | 2,0 – 5,0 | | | | | |
| Restaurant (eenvoudig) | | 7,0 | 3,0 – 20,0 | 100m2 bvo | 13 tafels | 50 stoelen | Bv. pannenboek en huis Terras meetellen | ●●○○○ |
| Restaurant (luke) | | 2,0 | 1,0 – 4,0 | 100m2 bvo | 6,5 tafels | 25 stoelen | | ●●○○○ |
| Café | | 7,0 | 3,0 - 10,0 | 100 m2 bvo | | | | ●○○○○ |

| GEZONDHEIDSZORG & MAATSCHAPPELIJKE VOORZIENINGEN | Locatie | Kencijfer | Bandbreedte (min-max) | Per (eenheid 1) | Eenheid 2 | Eenheid 3 | Opmerking | Validatie (*****) |
|--|---------|-----------|-----------------------|------------------------------------|---------------------|----------------|--|-------------------|
| Apotheek (bezoekers) | | 7,0 | 4,0 – 10,0 | locatie | | | Kleine aantallen | ●○○○○ |
| Apotheek (medewerkers) | | 4,0 | 2,0 – 7,0 | locatie | 4 kassa's | 12 werkplekken | Kleine aantallen | ●○○○○ |
| Begraafplaats/ crematorium | | 5,0 | 3,0 – 8,0 | (deels) gelijktijdige plechtigheid | 100 zitplaatsen | | Kleine aantallen | ●○○○○ |
| Gezondheidscentrum (bezoekers) | | 1,3 | 1,0 – 3,0 | 100 m2 | 1,33 behandelkamers | | | ●●●○○ |
| Gezondheidscentrum (medewerkers) | | 0,4 | 0,3 – 0,7 | 100 m2 | | | | ●○○○○ |
| Kerk/moskee | | 30,0 | 20,0 – 62,0 | 100 zitplaatsen | | | Protestanten fietsen meer dan katholieken. Moslims het minst | ●●○○○ |
| Ziekenhuis (bezoekers) | | 0,4 | 0,2 – 0,6 | 100m2 bvo | 1,33 bedden | | Grote aantallen | ●●○○○ |
| Ziekenhuis (medewerkers) | | 0,6 | 0,3 – 0,8 | 100m2 bvo | | | Grote aantallen | ●○○○○ |

| OVERSTAPPEN | Locatie | Kencijfer | Bandbreedte (min-max) | Per (=eenheid 1) | Eenheid 2 | Eenheid 3 | Opmerking | Validatie (*****) |
|---------------|-------------------|-----------|-----------------------|--------------------|-----------|-----------|-----------|-------------------|
| Busstation | Centrum en schil | 42,0 | 23,0 – 61,0 | halterende buslijn | | | | ●○○○○ |
| Carpoolplaats | Rand bebouwde kom | 0,8 | 0,5 - 1,3 | autoparkeerplaats | | | | ●○○○○ |

| SPORT, CULTUUR & ONTSPANNING | Locatie | Kencijfer | Bandbreedte (min-max) | Per (eenheid 1) | Eenheid 2 | Eenheid 3 | Opmerking | Validatie (*****) |
|------------------------------|-------------------|-----------|-----------------------|------------------|------------------|--------------|-----------------|-------------------|
| Bibliotheek | | 3,0 | 2,0 – 5,0 | 100 m2 bvo | 1000 leden | | | ***** |
| Bioscoop | Centrum | 7,8 | 4,0 – 12,0 | 100 m2 bvo | 0,15 zalen | 33 stoelen | Grote aantallen | ***** |
| | Schil centrum | 4,3 | 2,0 - 7,0 | | | | | |
| | Rest bebouwde kom | 1,4 | 0,8 – 2,2 | | | | | |
| Fitness | Centrum | 6,0 | 3,5 – 8,5 | 100 m2 bvo | 6 apparaten | | | ***** |
| | Schil centrum | 3,7 | 2,0 – 5,8 | | | | | |
| | Rest bebouwde kom | 2,0 | 1,0 – 3,0 | | | | | |
| Museum | | 0,9 | 0,5 – 1,4 | 100 m2 bvo | | | | ***** |
| Sporthal* | | 2,5 | 1,4 – 3,9 | 100 m2 bvo | 0,21 kleedkamers | 0,05 locatie | | ***** |
| Sportveld | | 50 | 30 – 85 | ha netto terrain | 1,15 velden | | | ***** |
| Sportzaal* | | 4,0 | 2,2 – 6,2 | 100 m2 bvo | 0,26 kleedkamers | 0,05 locatie | | ***** |
| Stadion | | 9,0 | 5,0 – 14,0 | 100 zitplaatsen | | | Grote aantallen | ***** |
| Stedelijke evenement | | 32,0 | 18,0 – 50,0 | 100 bezoekers | | | Grote aantallen | ***** |
| Theater | Centrum | 24,0 | 13,0 – 38,0 | 100 zitplaatsen | 0,5 zalen | 300 m2 bvo | Grote aantallen | ***** |
| | Schil centrum | 21,0 | 11,0 – 33,0 | | | | | |
| | Rest bebouwde kom | 18,0 | 10,0 – 28,0 | | | | | |
| Zwembad (openlucht) | | 28,0 | 15,0 – 43,0 | 100 m2 bassin | | | Grote aantallen | ***** |
| Zwembad (overdekt) | | 20,0 | 11,0 – 32,0 | 100 m2 bassin | | | Grote aantallen | ***** |

* een sporthal is een locatie waar toernooien en (opeenvolgende) wedstrijden plaatsvinden, bij een sportzaal is dat niet het geval en gaat het bijvoorbeeld om een gymzaal zonder tribunes.

| BASISSCHOOL | School-grootte | Kencijfer | Bandbreedte (min-max) | Per (=eenheid 1) | Eenheid 2 | Opmerking | Validatie (*****) |
|---------------------------|------------------------|-----------|-----------------------|------------------|----------------|---|-------------------|
| Basisschool (leerlingen) | < 250 leerlingen | 4,3 | 3,0 – 5,0 | 10 leerlingen | 0,4 leslokalen | Bij een groter verzorgingsgebied meer fietsen en ook auto's | ●●●○○ |
| | 250 tot 500 leerlingen | 5,0 | 3,5 – 5,8 | | | | |
| | > 500 leerlingen | 6,2 | 4,3 – 7,2 | | | | |
| Basisschool (medewerkers) | | 0,4 | 0,2 – 0,7 | 10 leerlingen | | | ●○○○○ |

| MIDDELBARE SCHOOL & ROC | Locatie | Kencijfer | Bandbreedte (min-max) | Per (eenheid 1) | Eenheid 2 | Eenheid 3 | Opmerking | Validatie (*****) |
|---------------------------------|-------------------|-----------|-----------------------|-----------------|-------------|-----------------|----------------------|-------------------|
| Middelbare school (leerlingen) | | 10,0 | 6,0 – 16,0 | 100m2 bvo | | | Grote aantallen | ●●○○○ |
| Middelbare school (medewerkers) | Centrum | 0,6 | 0,4 – 1,1 | 100m2 bvo | 1 leslokaal | 16,5 leerlingen | | ●○○○○ |
| | Schil centrum | 0,5 | 0,3 – 0,9 | | | | | |
| | Rest bebouwde kom | 0,4 | 0,2 – 0,7 | | | | | |
| ROC (leerlingen) | | 12,0 | 8,0 – 14,0 | 100m2 bvo | | | Op ov-locaties lager | ●○○○○ |
| ROC (medewerkers) | | 0,9 | 0,6 – 1,0 | 100m2 bvo | | | | ●○○○○ |