

Besluit van de raad van Woerden houdende een Nota parkeernormen (Nota Parkeernormen 2022)

0. Begrippenlijst

Begrip	Toelichting
(Autoluwe) binnenstad BVO	Tot de (autoluwe) binnenstad wordt het geel gearceerde gebied in bijlage 7 bedoeld. Als er gesproken wordt over het BVO, dan betreft dit het vloeroppervlak van een ruimte. Hierbij wordt het oppervlak van meerdere ruimten van een vastgoedobject gemeten. Het vloerniveau wordt gemeten als de buitenomtrek van een scheiding. Het BVO van een gebouw zijn alle berekende bruto-vloeroppervlakten in het gebouw bij elkaar opgeteld.
Kerngebied CROW MIVA	Tot het kerngebied wordt het geel gearceerde gebied in bijlage 5 bedoeld. Kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer. MIVA staat voor mindervalidenparkeerplaats (gehandicaptenparkeerplaats). Zie laatste pagina van bijlage 1.
Parkeerkencijfers	Hulpmiddel voor ontwerpers om een orde van grootte uit te rekenen voor de parkeerbehoefte. De cijfers zijn gebaseerd op praktijk- of literatuurgegevens of onderbouwde bewerkingen hiervan.
Parkeeropgave	De uiteindelijk berekende parkeerbehoefte (na aftrek van dubbelgebruik van parkeerplaatsen en een mobiliteitscorrectie).
POET-lijst	Afkorting voor 'Parkeren Op Eigen Terrein'. Overzicht met adressen die worden uitgesloten van een recht op een parkeervergunning of –onthefingen en bezoekersregeling voor parkeren op de openbare weg.
Bouwontwikkelingen	Ontwikkelingen waarbij de normatieve parkeerbehoefte wijzigt. Dit zijn o.a. functiewijzigingen en gebiedsontwikkelingen.
Normatieve parkeerbehoefte Ontwikkelaar	De parkeervraag conform de norm, passend bij de functie. Initiatiefnemer van een bouwontwikkeling
Ontwikkeling	Ontwikkelingen waarbij de normatieve parkeerbehoefte wijzigt. Dit zijn o.a. functiewijzigingen en gebiedsontwikkelingen.
Onafhankelijk parkeerdrukmeting Parkeerregulering	Een onderzoek naar de parkeerdruk door een onafhankelijk bureau. Het in goede banen leiden van parkeren. Hieronder vallen o.a. betaald parkeren en blauwe zone.

1. Een nieuwe Nota Parkeernormen

In deze Nota Parkeernormen worden de geldende parkeernormen voor tal van functies binnen de gemeente Woerden beschreven. Deze Nota geeft invulling aan de behoefte van de gemeente Woerden om binnen bouwontwikkelingen meer ruimte voor flexibiliteit te creëren.

Voor het beoordelen van de parkeeroplossing bij nieuwe bouwontwikkelingen is de *normatieve parkeerbehoefte* van de bijbehorende functie het uitgangspunt. Deze normatieve parkeerbehoefte wordt berekend aan de hand van de beleidsregels in deze Nota.

In Woerden maakt de fiets een belangrijk onderdeel uit van de wijze waarop mensen zich verplaatsen. De gemeente Woerden ziet een toename van het fietsgebruik als een zeer wenselijke ontwikkeling. Echter, de gemeente is zich ook bewust van het ruimtebeslag dat de geparkeerde fiets legt op de openbare ruimte. Om de hoeveelheid fietsparkeerplaatsen bij bouwontwikkelingen in goede banen te leiden stelt de gemeente Woerden in deze Nota fietsparkeernormen vast.

Bij de bekendmaking van de nieuwe Nota Parkeernormen 2022 vervangt deze de Nota Parkeernormen 2014.

2. Kaders en uitgangspunten

2.1. Maatwerk in de normen

In de Nota Parkeernormen 2014 is uitgegaan van het gemiddelde van de landelijk gebruikte kencijfers van het CROW. In december 2018 zijn nieuwe kencijfers van het CROW uitgebracht in de publicatie 318 'Toekomstbestendig parkeren. Van parkeerkencijfers naar parkeernormen'. De kencijfers vormen een goede basis voor het opstellen van parkeernormen, maar daarbij moet wel rekening gehouden worden met de lokale omstandigheden in Woerden.

In deze nieuwe Nota Parkeernormen zijn de parkeernormen meer op het werkelijk autobezit en autogebruik gebaseerd. Hiervoor is per buurt in de gemeente Woerden het autobezit per huishouden geclas-

sificeerd. Daarom berekenen de nieuwe parkeernormen een parkeereis die gebaseerd is op het huidige autobezit.

2.2. Maatwerk per ontwikkeling blijft mogelijk

Ondanks de norm blijft maatwerk per functie mogelijk. Het college van B&W kan een (gedeeltelijke) vrijstelling verlenen op de parkeeropgave, bijvoorbeeld omdat de ontwikkeling maatschappelijk relevant wordt geacht. Er zal dan een afweging moeten worden gemaakt tussen de prioriteit van de ontwikkeling en de mogelijke gevolgen op het gebied van parkeren en/of verkeersstromen.

2.3. Dubbelgebruik van parkeerplaatsen

Parkeerplaatsen zijn niet altijd bezet. Auto's worden namelijk gebruikt. Daarom wordt er in deze Nota Parkeernormen ingegaan op de zogeheten aanwezigheidspercentages van het CROW en de toepassing hiervan.

3. Juridisch kader

3.1. Toetsing via bestemmingsplan en omgevingsvergunning

Woerden wil nieuwe ontwikkelingen mogelijk maken en borgen dat daarbij voor goede mobiliteitsoplossingen gekozen wordt. Voorheen was de toetsing van de parkeernormen geregeld in de Bouwverordening. Een bouwvergunning werd getoetst aan de parkeernormen. Met ingang van 1 juli 2018 dienen parkeernormen opgenomen te worden in het bestemmingsplan. Voor alle nieuwe bestemmingsplannen geldt de verplichting om een parkeernorm voor te schrijven al dan niet in de vorm van een paraplu-bestemmingsplan dan wel te verwijzen naar de Nota Parkeernormen.

3.2. Nota Parkeernormen is een beleidsregel

In de Nota Parkeernormen wordt het parkeerbeleid voor planontwikkeling vastgelegd; parkeer- en stallingsruimten voor auto's en fietsen. Structurele ruimte voor het parkeren van vrachtwagens, caravans en campers en andere vervoermiddelen zijn geen onderwerp van deze Nota. Het parkeren van deze categorieën voertuigen vindt in het algemeen plaats op privaat terrein en voor zover de openbare weg hiervoor gebruikt wordt, is dit geregeld in de Algemene Plaatselijke Verordening (hierna te noemen: APV) en/of het parkeerbeleid.

Deze nota heeft het karakter van een beleidsregel en wordt gebruikt bij de invulling van bevoegdheden op grond van de Wet Ruimtelijke Ordening (bestemmingsplan), de Wet Algemene Bepalingen Omgevingsrecht (omgevingsvergunning) en de APV (evenementenvergunning) en diens rechtsopvolgers.

Er bestaan geen landelijk voorgeschreven normen voor parkeren. Wel zijn er landelijke richtlijnen voor de hoogte en het toepassen van parkeerkencijfers. Deze zijn opgenomen in de CROW publicatie 381 'Kencijfers Parkeren en Verkeersgeneratie' uit 2018. De gemeente Woerden hanteert deze richtlijnen, in combinatie met haar eigen onderzoek en inzichten naar de parkeervraag als insteek voor een genuanceerde vaststelling van haar parkeernormen.

3.3. Juridische verankering

Deze nota wil behalve sturen op parkeernormen ook sturen op andere mobiliteitsoplossingen om daarmee de nieuwe parkeervraag en extra verkeersgeneratie zo veel mogelijk te beperken. De mogelijkheden in deze nota zijn beschreven in het toepassingskader auto uit hoofdstuk 4. Het hiervoor ontwikkelde stappenplan is integraal onderdeel van de parkeernormensystematiek en dient door de initiatiefnemer onvoorwaardelijk te worden toegepast. De mobiliteitscorrectie die voortvloeit uit stap 3 van het stappenplan, wordt verrekend in de parkeeropgave die in de omgevingsvergunning wordt vastgelegd.

Mogelijke oplossingen zijn de inzet van deelvoertuigen, zoals deelauto's, deelscooters en deel(bak)fietsen, en extra fietsenstallingen. Deze mogelijke oplossingen moeten leiden tot meer maatwerk per locatie.

4. Toepassingskader auto

Bij een planontwikkeling behoort een parkeervraag. Het uitgangspunt is dat de ontwikkeling geen parkeeroverlast in de nabije omgeving mag veroorzaken. In dit hoofdstuk is beschreven hoe de normatieve parkeerbehoefte van de ontwikkeling berekend kan worden.

4.1. Parkeernorm

Het aantal parkeerplaatsen wordt berekend op basis van de bij de functie behorende parkeernormen (zie bijlage 1). Per functie wordt een normatieve behoefte weergegeven. Daarmee wordt het aantal parkeerplaatsen berekend (en naar boven afgerond op een geheel getal) en dat is dan het normatieve aantal parkeerplaatsen dat bij de ontwikkeling hoort. In Woerden wordt qua parkeernormen onderscheid gemaakt in drie deelgebieden: kerngebied, schil en restgebied. De gebiedsindeling is opgenomen in bijlage 5.

Rekenvoorbeeld

In het kerngebied (buiten het autoluwe gebied) wordt een kantoorpand getransformeerd naar woningen. Er worden 10 'koop, appartement, midden' gerealiseerd. De bijbehorende parkeernorm is 1,2, waarvan 0,2 bezoekers. De parkeervraag is 12, verdeeld over 10 parkeerplaatsen voor bewoners en 2 voor bezoekers.

4.2. Dubbelgebruik

De gemeente stimuleert actief het dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Het kan daarbij bijvoorbeeld gaan om wonen en werken in hetzelfde pand of twee naastgelegen panden, met één (gezamenlijk) parkeerterrein. De parkeerplaatsen kunnen overdag gebruikt worden door werknemers en in de avond en nacht door bewoners. Een ander voorbeeld is het als bewoner kunnen gebruiken van de parkeergarage van een nabijgelegen woontoren als daar overcapaciteit is. Het is de bedoeling om met het actief stimuleren van dubbelgebruik – hoewel dat in praktijk niet altijd eenvoudig te realiseren zal zijn - optimaal en efficiënt gebruik te maken van alle beschikbare parkeercapaciteit. Zowel bij nieuwbouw, nieuwbouw gecombineerd met naastgelegen bestaande bouw of volledig bestaande bouw kan dubbelgebruik worden gestimuleerd. Bij het toepassen van dubbelgebruik dienen de toegankelijkheid van de locatie en maximale loopafstanden in acht genomen te worden (zie bijlage 2).

Om vast te stellen wanneer een functie op een bepaalde periode van de dag/week zijn maximale parkeerbelasting bereikt, wordt er gebruik gemaakt van aanwezigheidspercentages per functie. De aanwezigheidspercentages zijn per functie vastgelegd in bijlage 6 en gebaseerd op CROW-publicatie 381. Uit de tabel valt af te lezen dat niet iedere functie en gebruiksgroep op dezelfde periode van de dag/week zijn maximale parkeerbelasting bereikt.

Door middel van het combineren van de geldende parkeernormen en de aanwezigheidspercentages van de verschillende gebruiksgroepen kan de mate van dubbelgebruik worden berekend. Van dubbelgebruik kan alleen sprake zijn als de parkeerplaatsen uitwisselbaar zijn en dus door de verschillende doelgroepen gebruikt worden. Parkeerplaatsen die één op één worden doorverkocht/verhuurd zijn niet uitwisselbaar en worden daarom niet meegeteld in de berekening voor dubbelgebruik.

Uit de berekening voor dubbelgebruik volgt een parkeerbalans waarin de verschillen tussen de parkeerbehoefte en het parkeeraanbod in beeld worden gebracht per tijdsperiode van de dag/week. Op deze wijze kan het gebruik van een parkeervoorziening geoptimaliseerd worden. De gehanteerde aanwezigheidspercentages zijn opgenomen in bijlage 6.

Rekenvoorbeeld

In het kerngebied (buiten het autoluwe gebied) wordt een kantoorpand getransformeerd naar woningen. Er worden 10 'koop, appartement, midden' gerealiseerd. De bijbehorende parkeernorm is 1,2, waarvan 0,2 bezoekers. De parkeervraag is 12, verdeelt over 10 parkeerplaatsen voor bewoners en 2 voor bezoekers.

De ontwikkeling realiseert een parkeergarage en is uitsluitend toegankelijk voor de bewoners en het bezoek (middels een intercomsysteem). Hierdoor mag er gerekend worden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen.

	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Werkdag-nacht	Koop-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Woningen bewoners	5,0	5,0	9,0	10,0	8,0	6,0	8,0	7,0
Woningen bezoekers	0,2	0,4	1,6	0,0	1,4	1,2	2,0	1,4
Subtotaal	5,2	5,4	10,6	10,0	9,4	7,2	10,0	8,4

Het maatgevende moment in dit voorbeeld is een werkdagavond. De parkeervraag waaraan moet worden voldaan wordt bijgesteld naar 11 (10,6 naar boven afronden).

4.3. Eigen terrein

Voor de mate waarin parkeren op eigen terrein in de vorm van een oprit of een garage voor de functie Wonen meetelt bij de berekening van de parkeereis, wordt de onderstaande CROW systematiek gehanteerd. Voor wat betreft de maatvoering van de parkeervoorziening moet minimaal voldaan worden aan de eveneens genoemde maatvoering.

Parkeervoorzieningen	Theoretisch aantal	Berekend aantal gereguleerd gebied	Berekend aantal niet-gereguleerd gebied	Opmerkingen
Enkele oprit zonder garage	1	1,0	1,0	oprit min. 6,0 m. diep, 3,0 m. breed
Lange oprit zonder garage of carport	2	2,0	1,0	oprit min. 11,0 m. diep, 3,0 m. breed
Dubbele oprit zonder garage	2	2,0	1,7	oprit min. 6 m. diep, 5,5 m. breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	1,0	0,4	garage min. 6,0 m. diep, 3,0 m. breed
Garagebox (niet bij woning)	1	1,0	0,5	garage min. 6,0 m. diep, 3,0 m. breed
Garage met enkele oprit	2	2,0	1,0	oprit min. 6,0 m. diep, 3,0 m. breed
Garage met lange oprit	3	3,0	1,3	oprit min. 11,0 m. diep, 3,0 m. breed
Garage met dubbele oprit	3	3,0	2,0	oprit min. 6,0 m. diep, 5,5 m. breed

Toelichting: In een woonwijk met veel garages en (dubbele) opritten zijn in theorie mogelijke voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig. In de praktijk blijkt dat een groot gedeelte van de theoretische capaciteit van de parkeergelegenheid echter niet wordt gebruikt en auto's toch regelmatig op de openbare weg geparkeerd worden. Om parkeeroverlast als gevolg hiervan te voorkomen, wordt met behulp van deze tabel hier op voorhand al rekening mee gehouden. Dit gedrag zal veel minder gebeuren in een gebied waarin het parkeren gereguleerd is (b.v. door betaald parkeren).

De afspraken met betrekking tot de parkeerplaatsen op eigen terrein worden expliciet vastgelegd in de omgevingsvergunning. De opgestelde parkeerbalans is leidend in het toevoegen van de adressen aan de POET-lijst. Indien qua parkeren geen of beperkt gebruik gemaakt hoeft te worden van de openbare ruimte, dan zal de ontwikkeling (deels) op de POET-lijst gezet worden.

4.4. Beter benutten

Omdat we de bestaande parkeercapaciteit in de gemeente zo goed mogelijk willen benutten, is het mogelijk dat de ontwikkelaar de parkeeropgave (deels) invult met private of openbare ongebruikte parkeerplaatsen. Dit kan bijvoorbeeld gedaan worden door gebruik te maken van overcapaciteit in de openbare ruimte, capaciteit in (privé) parkeergarages of privé parkeerterreinen. Hierbij dient rekening gehouden te worden met de maximaal acceptabele loopafstanden per functie.

De ontwikkelaar dient in dat geval aan te tonen dat er restcapaciteit beschikbaar is. Dit kan gedaan worden door een onafhankelijke parkeerdrukmeting op maatgevende door een erkend bureau. Het onderzoeksplan met daarin de onderzoeksmethodiek en meetmomenten wordt vooraf ter goedkeuring aan de gemeente voorgelegd. De resultaten worden ook met de gemeente gedeeld. Dit onderzoek moet aantonen dat de parkeerbalans in de omgeving zodanig is dat met de toename vanuit de ontwikkeling de reguliere parkeerdruk niet boven de 75% uitkomt. Voor "de omgeving" wordt uitgegaan van de maximale loopafstanden als opgenomen in bijlage 2.

Opmerking: het benutten van restcapaciteit is geen recht, maar een eventuele gunst van de gemeente. De gemeente kan namelijk ook besluiten dat die restcapaciteit voor andere doeleinden wordt aangewend. En die doeleinden hoeven zich niet te beperken tot parkeren.

Parkeerterreinen/garages in privaat eigendom dienen middels formele contracten te allen tijde beschikbaar te zijn. Mocht een bestaand pand worden ontwikkeld, waar de parkeerplaatsen gebruikt worden door een andere ontwikkeling, dan moeten deze parkeerplaatsen worden gecompenseerd wanneer de parkeercapaciteit komt te vervallen. Zodoende blijft altijd voldoende parkeercapaciteit beschikbaar. Hierbij dient altijd de maximaal aanvaardbare loopafstand (bijlage 2) gewaarborgd te blijven. De gemeente beoordeelt middels een onderbouwing van ontwikkelaar of de oplossing op privaat terrein past binnen de omgeving.

Rekenvoorbeeld

In het kerngebied(buiten het autoluwe gebied) wordt een kantoorpand getransformeerd naar woningen. Er worden 10 'koop, appartement, midden' gerealiseerd. De bijbehorende parkeernorm is 1,2, waarvan 0,2 bezoekers. De parkeervraag is 12, verdeelt over 10 parkeerplaatsen voor bewoners en 2 voor bezoekers.

De ontwikkeling realiseert een parkeergarage en is uitsluitend toegankelijk voor de bewoners en het bezoek (middels een intercomsysteem). Hierdoor mag er gerekend worden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen.

	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Werkdag-nacht	Koop-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Woningen bewoners	5,0	5,0	9,0	10,0	8,0	6,0	8,0	7,0
Woningen bezoekers	0,2	0,4	1,6	0,0	1,4	1,2	2,0	1,4
Subtotaal	5,2	5,4	10,6	10,0	9,4	7,2	10,0	8,4

De ontwikkeling ligt aan een openbare weg. Op deze weg blijkt na onafhankelijk onderzoek, binnen de loopafstanden van bijlage 2, ruimte te zijn voor 2 voertuigen. Hiermee komt de parkeerdruk niet boven de 75%. De gemeente heeft toestemming gegeven om deze 2 parkeerplaatsen te benutten.

	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Werkdag-nacht	Koop-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Woningen bewoners	5,0	5,0	9,0	10,0	8,0	6,0	8,0	7,0
Woningen bezoekers	0,2	0,4	1,6	0,0	1,4	1,2	2,0	1,4
Subtotaal	5,2	5,4	10,6	10,0	9,4	7,2	10,0	8,4
Restcapaciteit	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
Subtotaal	3,2	3,4	8,6	8,0	7,4	5,2	8,0	6,4

De in te vullen parkeervraag op eigen terrein komt daarmee op 9 parkeerplaatsen. Op het maatgevende moment, de werkdagavond, is immers 8,6 de parkeervraag. De parkeervraag dient altijd naar boven afgerond worden tot een heel getal.

4.5. Omgevingsfactoren

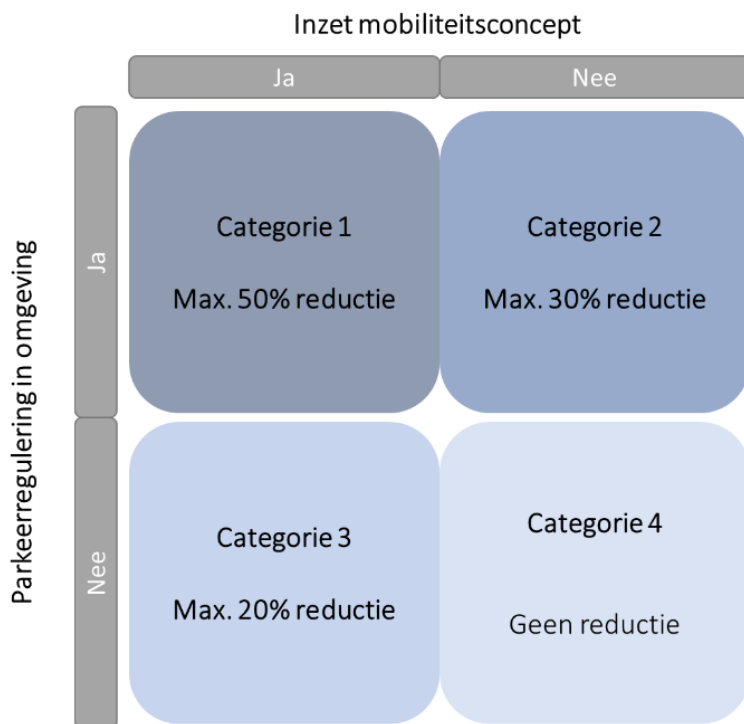
Op de normatieve parkeerbehoefte zijn nog verschillende aspecten van invloed. Deels worden deze verwerkt in de gebieds-specifieke norm (kerngebied, schil, restgebied), maar sommige aspecten kunnen een extra invloed hebben op de uiteindelijke parkeerbehoefte.

Eén zo'n aspect is **parkeerregulering**. Regulering kan effect hebben op het autobezit en autogebruik van bewoners. Met het middel parkeerregulering kan bijvoorbeeld gestuurd worden in het maximaal aantal auto's per huishouden, maar ook op het autogebruik bij andere functies dan Wonen. De afstand tot de 'rand' van het reguleringsgebied bepaald of er gebruik gemaakt kan worden van reductie op het bewonersdeel van de norm. Hiervoor geldt een loopafstand van 500 meter. Het is, zoals ook bij de andere mogelijke onderdelen van reductie, ter goedkeuring van de gemeente om de reductie ook daadwerkelijk toe te kennen.

Opmerking: De gemeente voert in principe geen regulering rond een ontwikkeling in omdat de ontwikkelaar dat graag wil. Het is altijd een afweging in het algemeen belang door de gemeente.

Ook de inzet van **deelmobiliteit** biedt mogelijkheden om de normatieve parkeerbehoefte te verlagen. Indien de ontwikkelaar middels de inzet van deelmobiliteit aanspraak wil maken op een mobiliteitscorrectie voor bewoners, dan dient de ontwikkelaar een mobiliteitsplan in te dienen. Dit is een maatwerkdocument waarin beschreven wordt wat voor aanbod deelmobiliteit de ontwikkelaar zal gaan organiseren. De gemeente beoordeelt het aanbod op diverse criteria, zoals bijvoorbeeld:

- Kwantiteit en kwaliteit van het aanbod
- Beschikbaarheidsgarantie
- Loopafstand tot de deelmobiliteit
- Betaalbaarheid
- Integratie met andere deelmobiliteit in de stad (MaaS).



De set aan criteria waarop deelmobiliteit wordt beoordeeld, wordt apart vastgesteld in de beleidsregels deelmobiliteit. Op basis van het voorgestelde aanbod wordt bepaald wat de maximale reductie zal zijn. In uitzonderlijke gevallen wordt de maximale reductie (50%) verleend op het bewonersdeel van de parkeereis. Er dient dan sprake te zijn van het voldoen aan alle eerder benoemde criteria voor deelmobiliteit en ook dient het gebied binnen de loopafstand van een straal van 500 meter volledig gereguleerd te zijn. In bovenstaand diagram is weergegeven bij welke categorie welke maximale reductie hoort.

Rekenvoorbeeld

In het kerngebied (buiten het autoluwe gebied) wordt een kantoorpand getransformeerd naar woningen. Er worden 10 'koop, appartement, midden' gerealiseerd. De bijbehorende parkeernorm is 1,2, waarvan 0,2 bezoekers. De parkeervraag is 12, verdeelt over 10 parkeerplaatsen voor bewoners en 2 voor bezoekers.

De ontwikkelaar realiseert een parkeergarage en is uitsluitend toegankelijk voor de bewoners en het bezoek (middels een intercomsysteem). Hierdoor mag er gerekend worden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen.

	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Werkdag-nacht	Koop-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Woningen bewoners	5,0	5,0	9,0	10,0	8,0	6,0	8,0	7,0
Woningen bezoekers	0,2	0,4	1,6	0,0	1,4	1,2	2,0	1,4
Totaal	5,2	5,4	10,6	10,0	9,4	7,2	10,0	8,4

De ontwikkeling ligt aan een openbare weg. Op deze weg blijkt na onderzoek ruimte te voor 2 voertuigen. Hiermee komt de parkeerdruk niet boven de 75%. De gemeente heeft toestemming gegeven om deze 2 parkeerplaatsen te benutten.

	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Werkdag-nacht	Koop-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Woningen bewoners	5,0	5,0	9,0	10,0	8,0	6,0	8,0	7,0
Woningen bezoekers	0,2	0,4	1,6	0,0	1,4	1,2	2,0	1,4
Subtotaal	5,2	5,4	10,6	10,0	9,4	7,2	10,0	8,4
Restcapaciteit	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
Subtotaal	3,2	3,4	8,6	8,0	7,4	5,2	8,0	6,4

Er wordt geen deelmobiliteit aangeboden. Wel bevindt de ontwikkellocatie zich volledig binnen gereguleerd gebied en binnen 500 meter loopafstand is ook regulering. Hiermee valt de ontwikkeling in categorie 2 en heeft recht op een maximale reductie van 30%.

	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Werkdag-nacht	Koop-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Woningen bewoners	5,0	5,0	9,0	10,0	8,0	6,0	8,0	7,0
Woningen bezoekers	0,2	0,4	1,6	0,0	1,4	1,2	2,0	1,4
Subtotaal	5,2	5,4	10,6	10,0	9,4	7,2	10,0	8,4
Restcapaciteit	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
Subtotaal	3,2	3,4	8,6	8,0	7,4	5,2	8,0	6,4
Mobiliteitscorrectie	30%	30%	30%	30%	30%	30%	30%	30%
Subtotaal	2,2	2,4	6,0	5,6	5,2	3,6	5,6	4,5
Totaal	3,0	3,0	7,0	6,0	6,0	4,0	6,0	5,0

Er vindt geen verrekening met de oude functie plaats, omdat het kantoorpand voor meer dan 3 jaar leeg staat. De resterende 7 parkeerplaatsen worden op eigen terrein gerealiseerd. De toekomstige bewoners komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning voor de openbare ruimte. Dit wordt vastgelegd op de POET-lijst.

4.6. Verrekening met bestaande functie

Als er sprake is van een verbouwing van een bestaande object of een functiewijziging van een bestaand gebouw, dan mag er verrekend worden. Verrekening in deze houdt in dat op basis van de parkeernormen uit deze beleidsregel het deel van de parkeerbehoefte van de oude functie, uitgesplitst over de diverse momenten in de week, dat in de openbare ruimte werd opgelost, wordt afgetrokken van de parkeerbehoefte van de nieuwe functie. Het resultaat bepaalt de feitelijke parkeereis. Op deze manier wordt voorkomen dat de nieuwe functie opdraait voor eventuele parkeertekorten uit het verleden.

Opmerking: deze verrekening wordt niet toegepast indien er sprake is van een langdurige leegstand (als de bestaande functie al langer dan drie jaar niet meer actief is geweest).

Rekenvoorbeeld

In het schil-gebied wordt een discountsupermarkt (800m² bvo) omgebouwd naar 40 huur, appartementen, sociale huur.

- De norm voor discountsupermarkten in de schil is 6,5 per 100m² bvo. De parkeerbehoefte voor deze supermarkt is 52 parkeerplaatsen. De supermarkt staat sinds 1,5 jaar leeg. Deze parkeerplaatsen zijn allen in de openbare ruimte gelegen.
- De norm voor huur, appartement, sociale huur, is 1,4 in de schil per woning. Dit is verdeeld in 1,1 parkeerplaats voor bewoners en 0,3 voor bezoekers. De parkeerbehoefte voor de nieuwe ontwikkeling is 56 parkeerplaatsen.

Bij de verrekening van de oude functie wordt gebruikt gemaakt van de aanwezigheidspercentages. De vraag naar parkeerplaatsen van de supermarkt is namelijk over de week niet gelijk. Het maatgevend moment voor de supermarkt is zaterdagmiddag.

	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Werkdag-nacht	Koop-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Supemarkt	30%	60%	40%	0%	80%	100%	40%	0%
Discountsupermarkt	15,6	31,2	20,8	0,0	41,6	52,0	20,8	0,0

Ook de vraag naar parkeerplaatsen bij woningen is niet gelijk over de week. Het maatgevend moment voor woningen is een werkdagavond. In onderstaande tabel is de parkeervraag van de oude functie, de nieuwe functie en de verrekening te zien. De nieuwe ontwikkeling dient 44 parkeerplaatsen te realiseren.

	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Werkdag-nacht	Koop-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Supemarkt	30%	60%	40%	0%	80%	100%	40%	0%
Discountsupermarkt	15,6	31,2	20,8	0,0	41,6	52,0	20,8	0,0
Woningen bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%
- Bewoners	22	22	39,6	44	35,2	26,4	35,2	30,8
- Bezoekers	1,2	2,4	9,6	0	8,4	7,2	12	8,4
Totaal huur, appartementen, sociale huur	23,2	24,4	49,2	44	43,6	33,6	47,2	39,2
Na verrekening	8	0	29	44	2	0	27	40

4.7. Autoluwe binnenstad Woerden

In de kadernota parkeerbeleid Woerden wordt een autoluwe binnenstad beschreven. In de autoluwe binnenstad (bijlage 7) gelden andere regels met betrekking tot de berekening van de parkeereis. De parkeerbehoefte voor een ontwikkeling in de autoluwe binnenstad wordt berekend met de parkeernorm 'kerngebied'. Vervolgens wordt met behulp van de aanwezigheidspercentages de werkelijke parkeerbehoefte berekend. Indien parkeren niet op eigen terrein kan worden voorzien, kan er geen aanspraak gemaakt worden op benutten van restcapaciteit. Wel kan aanspraak gemaakt worden op een maatwerkoplossing paragraaf 4.10.

4.8. Borging van de afspraken

Wanneer de parkeereis voor een ontwikkeling kan worden opgelost, dan voldoet de aanvraag omgevingsvergunning aan het onderdeel 'parkeren'. De resultaten en de daartoe gemaakte afspraken worden nauwkeurig vastgelegd in de omgevingsvergunningen en eventuele overige overeenkomsten. Hierdoor weet de ontwikkelaar, opvolgers en gemeente de besproken en vastgestelde parkeeroplossing. De gemeente heeft hierdoor de mogelijkheid om altijd te kunnen controleren of de parkeeroplossing wordt gebruikt als besproken.

De adressen van bouwontwikkeling (waarvan het parkeren op eigen terrein wordt gerealiseerd) worden tevens opgenomen in een POET-lijst (Parkeren op eigen terrein). Aan deze adressen worden geen parkeervergunning voor de openbare ruimte verstrekt. Ook als bij de ontwikkeling op dat moment nog geen sprake is van gereguleerd parkeren.

4.9. Maatwerk blijft mogelijk

De werkelijkheid van het parkeren blijkt soms weerbarstiger dan de theorie. En uiteindelijk gaat het erom dat ontwikkelingen mogelijk zijn zonder dat de leefbaarheid en bereikbaarheid van de ontwikkellocatie en de omgeving daarvan eronder lijden. Dit hoofdstuk beschrijft de maatwerkmoogelijkheden

die er zijn wanneer er binnen dit toepassingskader geen passende/ wenselijke parkeeroplossing gevonden kan worden.

Maatwerk is mogelijk mits er sprake is van een goede argumentatie en voldoende ondersteunende bewijslast voorhanden is. Als gemotiveerd blijkt dat een initiatiefnemer in onvoldoende mate aan de gestelde parkeereis kan voldoen of het opportuun is dat meer/minder parkeerplaatsen worden gerealiseerd dan de norm voorschrijft, dan kan het college van burgemeester en wethouders in uitzonderlijke gevallen een besluit nemen om (gedeeltelijke) afwijking van de parkeereis toe te staan. Meestal zal het hier dan gaan om ontwikkelingen waarvan de maatschappelijke relevantie belangrijker is dan een mogelijk parkeertekort.

5. Beleidsregels fiets

In de schaarse ruimte van de gemeente Woerden wil de gemeente graag alternatieve vervoerswijzen anders dan de auto faciliteren. Hierbij wordt onder andere ingezet op de (elektrische) (bak) fiets. Om te waarborgen dat er bij ontwikkelingen ook goede stallingsmogelijkheden zijn voor (alle type) fietsen, zijn in deze nota parkeernormen ook fietsnormen opgenomen.

De systematiek voor de fietsnormen is vergelijkbaar met die van de auto's. Bij het bepalen van de behoefte aan fietsparkeerplaatsen bij nieuwbouw, verbouw of functiewijzigingen wordt uitgegaan van de CROW kencijfers. In bijlage 3 zijn de fietsparkeernormen weergegeven. Het parkeren van de fiets wordt in zijn geheel op eigen terrein gerealiseerd.

De fietsparkeerplaatsen dienen goed toegankelijk te zijn, nabij de entree (max. 30 meter) en op de begane grond. Indien fietsparkeerplaatsen op een verdieping gerealiseerd worden, dan dient er een hellingbaan aanwezig te zijn, bij voorkeur een fietslift. De fietsenstalling dient te voldoen aan de eisen volgens de Stichting Fietsparkeur (zie www.fietsparkeur.nl) en er dient rekening gehouden te worden met verschillende fietstypes, zoals bakfietsen en elektrische fietsen. Ook voor scootmobielen dient er ruimte beschikbaar te zijn indien dit nodig geacht wordt.

6. Overgangsregeling

Voor bestaande bouwinitiatieven en eerder gemaakte afspraken is een overgangsregeling van toepassing. De nieuwe nota parkeernormen geldt niet bij:

- Aanvragen omgevingsvergunning die worden ingediend binnen twee jaar na een positieve reactie op een principeverzoek voor het betreffende bouwplan ;
- Bouwplannen waarvoor al een aanvraag omgevingsvergunning is ingediend;
- Bouwplannen op basis van een al vastgesteld bouwprogramma met daarin opgenomen de toe te passen parkeernormen of aantallen aan te leggen parkeerplaatsen.
- Bouwplannen waarvoor een intentieovereenkomst is gesloten om de haalbaarheid te onderzoeken.

Deze overgangsregeling is van toepassing vanaf het moment dat deze nota door de gemeenteraad is vastgesteld.

*Aldus vastgesteld door de raad van de gemeente Woerden in zijn openbare vergadering, gehouden op 13 oktober 2022,
De griffier, De burgemeester,
Drs. M.J.W. Tobeas V.J.H. Molkenboer*

Bijlage 1. Parkeernormen auto

In onderstaande tabellen wordt per functie de parkeernorm weergegeven. De normen zijn gebaseerd op de CROW parkeerkcijfers en zijn inclusief het aandeel bezoekers.

In de binnenstad van Woerden wordt in het kader van de autoluwe binnenstad geen parkeerplaats gerealiseerd. Ontwikkelingen in de binnenstad kunnen worden gerealiseerd zonder parkeerplaatsen. Daarbij dient de normatieve parkeerbehoefte berekend te worden.

Woning	Kerngebied		Schil		Rest	
	Norm	Aandeel bezoekers	Norm	Aandeel bezoekers	Norm	Aandeel bezoekers
Koop, huis, vrijstaand	1,4	0,2	1,8	0,3	2,4	0,3
Koop, huis, twee-onder-een-kap	1,3	0,2	1,7	0,3	2,2	0,3
Koop, huis, tussen/hoek	1,2	0,2	1,5	0,3	2	0,3
Koop, appartement, duur	1,3	0,2	1,7	0,3	2,1	0,3
Koop, appartement, midden	1,2	0,2	1,6	0,3	1,9	0,3
Koop, appartement, goedkoop	1,1	0,2	1,5	0,3	1,6	0,3
Huur, huis, vrije sector	1,4	0,2	1,8	0,3	2	0,3
Huur, huis, sociale huur	1,2	0,2	1,5	0,3	1,6	0,3
Huur, appartement, duur	1,2	0,2	1,6	0,3	1,9	0,3
Huur, appartement, midden	1,1	0,2	1,5	0,3	1,4	0,3
Huur, appartement, sociale huur	1	0,2	1,3	0,3	1,4	0,3
Kamerverhuur, zelfstandig (niet-studenten)	0,6	0,1	0,7	0,2	0,7	0,2
Kamerverhuur, studenten, niet zelfstandig	0,2	0,1	0,3	0,2	0,3	0,2
Aanleunwoning, serviceflat	0,5	0,2	0,8	0,3	1,0	0,3
Kleine eenpersoonswoningen (tiny house)	0,5	0,1	0,7	0,3	0,7	0,3

Toelichting:

Als basis voor de appartement prijzen wordt de meest recent vastgestelde grondprijsbrief van de gemeente als uitgangspunt genomen.

Serviceflat, aanleunwoning

Zelfstandige woonruimte voor gehandicapten en / of ouderen, waarbij een fysieke en/of organisatorische relatie met een zorginstelling bestaat. Het zijn woningen in de directe nabijheid van (of behoren tot) een zorgcentrum, waarbij de mogelijkheid bestaat om desgewenst gebruik te maken van de diensten van de zorginstelling. Het autobezit zal beperkt zijn. De te realiseren plaatsen zijn vooral bedoeld voor het opvangen van bezoek en personeel.

Werkgelegenheid	Kerngebied	Schil	Rest	Aandeel bezoekers
Eenheidsnorm per 100m2 bvo	Norm	Norm	Norm	
Kantoor (zonder baliefunctie)	1,6	2,1	2,6	5%
Commerciële dienstverlening (met baliefunctie)	2,1	2,9	3,6	20%
Bedrijf arbeidsintensief / bezoeker extensief	1,6	2,4	2,4	5%
Bedrijf arbeidsextensief / bezoekers extensief (bv. loods of opslag)	0,7	1,1	1,1	5%
Bedrijfsverzamelgebouw	1,3	1,9	2,0	5%

Toelichting:

Kantoor

- Dit zijn vooral panden/ bedrijven waarin administratieve en zakelijke dienstverleningen zijn gevestigd. Commerciële dienstverlening

- Dit zijn kantoren die wel een baliefunctie hebben

Bedrijf arbeidsintensief / bezoekers extensief

- Dit betreft bijvoorbeeld industrie, laboratorium of een werkplaats (relatief veel werknemers en relatief weinig bezoekers).

Bedrijf arbeidsextensief/ bezoekers extensief

- Dit betreft bijvoorbeeld loodsen, opslag of transportbedrijven (relatief weinig werknemers en relatief weinig bezoekers)

Bedrijfsverzamelgebouw

- Dit betreft een mix van kantoren (zonder baliefunctie) en bedrijven

Winkels	Kerngebied	Schil	Rest	Aandeel bezoekers
Eenheidsnorm per 100m2 bvo	Norm	Norm	Norm	
Buurtsupermarkt	1,9	3,5	-	89%
Discountsupermarkt	3,3	6,5	-	96%
Fullservice supermarkt (lage en middellage prijzen)	3,1	5,4	-	93%
Fullservice supermarkt (middelhoge en hoge prijzen)	3,6	4,9	-	93%
Grote supermarkt	6,0	7,7	-	84%
Groothandel in levensmiddelen	-	6,4	-	80%
Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum	3,3	-	-	82%
Buurt- en dorpscentrum	-	3,7	-	88%
Wijkcentrum	-	5,1	-	79%
Weekmarkt (per m1 kraam)	0,2	0,2	-	85%
Kringloopwinkel	-	1,9	2,3	89%
Bruin- en witgoedzaken	4	7,9	9,3	92%
Woonwarenhuis/woonwinkel	1,3	1,9	2	91%
Meubelboulevard/woonboulevard	-	2,4	-	93%
Winkelboulevard	-	4,2	-	94%
Outletcentrum	-	10,1	10,4	94%
Bouwmarkt	-	2,4	2,5	87%
Tuincentrum	-	2,6	2,9	89%
Groencentrum	-	2,6	2,9	89%
Showroom	1,1	1,7	1,7	35%

Cultuur	Kerngebied	Schil	Rest	Aandeel bezoekers
Eenheidsnorm per 100m2 bvo	Norm	Norm	Norm	
Bibliotheek	0,5	1,2	1,4	97%
Museum	0,6	1,1	1,3	85%
Bioscoop	3,2	11,2	13,7	94%
Filmtheater/filmhuis	2,6	7,9	9,9	97%
Theater/schouwburg	7,4	9,8	12,0	87%
Musicaltheater	2,9	4	5,1	86%
Casino	5,7	6,5	8,0	85%

Sport	Kerngebied	Schil	Rest	Aandeel bezoekers
Eenheidsnorm per 100m2 bvo	Norm	Norm	Norm	
Bowlingcentrum (per baan)	1,6	2,8	2,8	89%
Biljart/snookercentrum (per tafel)	0,9	1,4	1,8	87%
Dansstudio	1,6	5,5	7,4	93%
Fitnessstudio/sportschool	1,4	4,8	6,5	87%
Fitnesscentrum	1,7	6,3	7,4	90%
Wellnesscentrum	-	9,3	10,3	99%
Sauna	2,5	6,7	7,3	99%
Sporthal	1,6	2,9	3,5	96%
Sportzaal	1,2	2,8	3,6	94%
Tennishal	0,3	0,5	0,5	87%
Squashhal (per baan)	1,6	2,7	3,2	84%
Zwembad overdekt (per 100m2 bassin)	-	11,5	13,3	97%
Zwembad openlucht (per 100m2 bassin)	-	12,9	15,8	99%
Sportveld (per ha. Netto terrein)	20,0	20,0	20,0	95%
Stadion (per zitplaats)	0,1	0,1	-	99%
Kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)	1,3	1,9	2,1	98%
Kunstijsbaan (400 meter of groter)	-	2,6	2,8	98%

Ontspanning	Kerngebied	Schil	Rest	Aandeel bezoekers
Eenheidsnorm per 100m2 bvo	Norm	Norm	Norm	
Jachthaven (per ligplaats)	-	0,6	0,6	-
Golfoefencentrum (per centrum)	-	51,1	56,2	93%

Golfbaan (per 18 holes)	-	96,0	118,3	98%
Indoorspeeltuin	3,2	3,9	5,1	98%
Manege (per box)	-	-	0,4	90%
Dierenpark (per ha. Terrein)	8,0	8,0	8,0	99%
Attractie- en pretpark (pr ha. Terrein)	8,0	8,0	8,0	99%
Volkstuin (per perceel)	-	1,4	1,5	100%

Horeca	Kerngebied	Schil	Rest	Aandeel bezoekers
Eenheidsnorm per 100m2 bvo	Norm	Norm	Norm	
Camping (per standplaats)	-	-	1,2	90%
Bungalowpark (per bungalow)	-	1,7	2,1	91%
Hotel (3 sterren) (per kamer)	0,3	0,5	0,7	77%
Café/bar	5,0	6,0	-	90%
Restaurant	9,0	15,0	-	80%
Disco	6,9	20,8	20,8	99%
Evenementenhal/beursgebouw/congres-gebouw	6,5	8,5	-	99%

Zorg en religie	Kerngebied	Schil	Rest	Aandeel bezoekers
	Norm	Norm	Norm	
Huisartsenpraktijk(-centrum) (per behandelkamer)	2,1	3	3,3	57%
Apotheek (per 100m2 bvo)	2,3	3,2	-	45%
Fysiotherapiepraktijk (per behandelkamer)	1,3	1,8	2,0	57%
Consultatiebureau (per behandelkamer)	1,4	1,9	2,2	50%
Tandartsenpraktijk (-centrum) (per behandelkamer)	1,6	2,4	2,6	47%
Gezondheidscentrum (per behandelkamer)	1,6	2,2	2,5	55%
Ziekenhuis (per 100m2 bvo)	1,4	1,7	2,0	29%
Crematorium (per begrafenis/crematie)	-	30,1	30,1	99%
Begraafplaats (per begrafenis/crematie)	-	31,6	31,6	97%
Penitentiaire inrichting (per cel)	1,7	3,3	3,7	37%
Religiegebouw (per zitplaats)	0,2	0,2	-	-
Verpleeg- en verzorgingstehuis (per wooneenheid)	0,6	0,6	-	60%

Toelichting:

- Verpleeg-, verzorgingstehuis: Zorgplaatsen waarbij de bewoners niet meer geheel zelfstandig kunnen wonen en gehele of gedeeltelijke verzorging nodig hebben. Hier zijn voornamelijk parkeerplaatsen nodig voor het opvangen van bezoek en personeel.
- Huisartsenpraktijk: Minimum van 3 pp. per praktijk (ook in avond parkeervraag)

Onderwijs	Kerngebied	Schil	Rest	Aandeel bezoekers
	Norm	Norm	Norm	
Kinderdagverblijf (per 100m2 bvo)	1,0	1,4	1,5	0%
Basisonderwijs (per leslokaal)	0,8	0,8	0,8	-
Middelbare school (per 100 leerlingen)	3,7	4,9	4,9	11%
ROC (per 100 studenten)	4,7	5,8	5,9	7%
Hogeschool (per 100 studenten)	9,3	10,7	10,9	72%
Universiteit (per 100 studenten)	13,2	16,5	16,8	48%
Avondonderwijs (per 10 student)	4,5	6,8	10,5	95%

Toelichting:

Arbeidsplaats Maximaal gelijktijdig aanwezige werknemers
 Beroepsonderwijs dag Totale parkeervraag = aantal collegezalen + aantal leslokalen (MBO/ROC/ WO/HBO)
 Leslokaal Circa 30 zitplaatsen
 Collegezaal Circa 150 zitplaatsen
 Basisonderwijs Exclusief Kiss&Ride
 Crèche/peuterspeelzaal/kinderdagverblijf Exclusief Kiss&Ride

Voorzieningen elektrisch laden

De komende jaren zal naar verwachting elektrisch en hybride rijden fors groeien. De gemeente Woerden wil de overgang van fossiele brandstoffen naar meer milieuvriendelijke alternatieven (zoals elektrisch rijden) stimuleren. De gemeente verwacht dat ontwikkelaars hier ook aan gaan bijdragen. Het CROW heeft in de publicatie 'Toekomstbestendig parkeren' kencijfers opgenomen met betrekking op het aandeel laadvoorzieningen per categorie wooneenheden. De gemeente neemt dit kencijfer over in een eis. Bij iedere ontwikkeling dient inzichtelijk gemaakt te worden wat het aandeel laadpalen betreft voor betreffende ontwikkeling op basis van de kengetallen van het CROW.

Mindervaldeparkeren (MIVA)

Op parkeerterreinen bij openbaar toegankelijke gebouwen wordt 5% van de parkeerplaatsen aangewezen als MIVA ofwel gehandicaptenparkeerplaats. Hiermee wordt rekening gehouden in de parkeereis, evenals met het grotere ruimtebeslag van gehandicaptenparkeerplaatsen ten opzichte van reguliere parkeerplaatsen.

Bijlage 2. Maximaal aanvaardbare loopafstanden

Als maat voor situering van de parkeerplaatsen ten opzichte van de functies wordt onderstaande acceptabele loopafstanden als uitgangspunt gehanteerd tussen parkeerplaats en het bestemmingsadres. Kleine(re) ontwikkelingen maken gebruik van deze tabel, bij grote(re) gebiedsontwikkelingen worden maatwerkafspraken gemaakt. Deze tabel is eveneens de richtlijn voor het eventueel benutten van restcapaciteit in de directe omgeving.

Hoofdfunctie	Acceptabele loopafstanden
Bewoners	300 meter (kerngebied) 150 meter (schil + rest)
Bezoekers van bewoners	500 meter (kerngebied) 250 meter (schil + rest)
Winkelen	600 meter
Werken	800 meter
Ontspanning	600 meter
Gezondheidszorg	100 meter
Onderwijs	100 meter

Bijlage 3. Parkeernormen fiets

De fietsparkeernormen volgen de landelijke CROW fietsparkeercijfers. Met deze fietsparkeernormen wordt het benodigd aantal fietsparkeerplaatsen bepaald waarin een bouwplan in Woerden moet voorzien. Onderstaande tabellen geven per functie de norm weer en het aandeel bezoekers. Het aandeel bezoekers is geen onderdeel van de norm. Dit omdat in veel gevallen de bezoekersplaatsen op een andere manier gerealiseerd worden dan de eigen stalplaatsen. Bijvoorbeeld, het aantal fietsparkeerplaatsen voor bewoners wordt in veel gevallen in een af te sluiten ruimte gerealiseerd waar bezoekers niet bij kunnen (zie hoofdstuk 5 'beleidsregels fiets'). Het aandeel bezoekers dient gerealiseerd te worden op een locatie waar zij ook toegang tot hebben.

Woning

	Norm	Aandeel Bezoekers
Koop, huis, vrijstaand	4	0,2
Koop, huis, twee-onder-een-kap	3	0,2
Koop, huis, tussen/hoek	3	0,2
Koop, appartement, duur	2	0,2
Koop, appartement, midden	2	0,2
Koop, appartement, goedkoop	2	0,2
Huur, huis, vrije sector	2	0,2
Huur, huis, sociale huur	2	0,2
Huur, appartement, duur	2	0,2
Huur, appartement, midden/goedkoop	2	0,2
Huur, appartement, sociale huur	2	0,2
Kamerverhuur, zelfstandig (niet-studenten)	1	0,2
Kamerverhuur, studenten, niet zelfstandig	1	0,2
Aanleunwoning, serviceflat	0,2	0,2
Kleine eenpersoonswoningen (tiny house)	2	0,2

Werkgelegenheid

	Norm	Aandeel Bezoekers
Eenheidsnorm per 100m2 bvo		
Kantoor (zonder baliefunctie)	2,0	0,2
Commerciële dienstverlening (met baliefunctie)	5,0	0,2
Bedrijf arbeidsintensief / bezoeker extensief	1,0	-
Bedrijf arbeidsextensief / bezoekers extensief (bv. loods of opslag)	0,5	-
Bedrijfsverzamelgebouw	2,0	0,2

Winkels

	Norm	Aandeel Bezoekers
Eenheidsnorm per 100m2 bvo		
Buurtsupermarkt	1,0	3,3
Discountsupermarkt	1,0	3,3
Fullservice supermarkt (lage en middellage prijzen)	1,0	3,3
Fullservice supermarkt (middelhoge en hoge prijzen)	1,0	3,3
Grote supermarkt	1,0	3,3
Groothandel in levensmiddelen	1,0	3,3
Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum	1,0	3,3
Buurt-en dorpscentrum	1,0	3,3
Wijkcentrum	1,0	3,3
Weekmarkt (per m1 kraam)	-	1,0
Kringloopwinkel	1,0	3
Bruin- en witgoedzaken	-	0,4
Woonwarenhuis/woonwinkel	-	0,4
Meubelboulevard/woonboulevard	-	0,6
Winkelboulevard	-	0,6
Outletcentrum	-	0,6
Bouwmarkt	-	0,4
Tuincentrum	-	0,6
Groencentrum	-	0,6
Showroom	-	0,1

Cultuur		
Eenheidsnorm per 100m2 bvo	Norm	Aandeel Bezoekers
Bibliotheek	-	5,0
Museum	0,4	1,0
Bioscoop	2,0	10,0
Filmtheater/filmhuis	2,0	36,0
Theater/schouwburg	2,0	36,0
Musicaltheater	2,0	36,0
Casino	0,4	1,0
Sport		
Eenheidsnorm per 100m2 bvo	Norm	Aandeel Bezoekers
Bowlingcentrum (per baan)	0,2	1,2
Biljart/snookercentrum (per tafel)	0,2	1,2
Dansstudio	-	6,2
Fitnessstudio/sportschool	-	6,2
Fitnesscentrum	-	6,2
Wellnesscentrum	-	3,9
Sauna	-	3,9
Sporthal	-	3,9
Sportzaal	-	6,2
Tennishal	-	6,2
Squashhal (per baan)	-	6,2
Zwembad overdekt (per 100m2 bassin)	2,0	30,0
Zwembad openlucht (per 100m2 bassin)	3,0	40,0
Sportveld (per ha. Netto terrein)	-	95,0
Stadion (per zitplaats)	-	14,0
Kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)	-	3,9
Kunstijsbaan (400 meter of groter)	-	3,9
Ontspanning		
Eenheidsnorm per 100m2 bvo	Norm	Aandeel Bezoekers
Jachthaven (per ligplaats)	-	1,4
Golfoefencentrum (per centrum)	-	5,0
Golfbaan (per 18 holes)	-	5,0
Indoorspeeltuin	-	1,4
Manege (per box)	-	1,0
Dierenpark (per ha. Terrein)	1,0	9,0
Attractie- en pretpark (pr ha. Terrein)	1,0	9,0
Volkstuin (per perceel)	-	1,0
Horeca		
Eenheidsnorm per 100m2 bvo	Norm	Aandeel Bezoekers
Camping (per standplaats)	-	0,1
Bungalowpark (per bungalow)	-	0,1
Hotel (3 sterren) (per kamer)	-	0,2
Café/bar	2,0	18,0
Restaurant	2,0	5,0
Disco	1,0	4,0
Evenementenhal/beursgebouw/congres-gebouw	0,1	1,0
Zorg en religie		

	Norm	Aandeel Bezoekers
Huisartsenpraktijk(-centrum) (per behandelkamer)	0,2	2,5
Apotheek (per 100m2 bvo)	1,0	9,0
Fysiotherapiepraktijk (per behandelkamer)	0,2	2,5
Consultatiebureau (per behandelkamer)	0,2	2,5
Tandartsenpraktijk (-centrum) (per behandelkamer)	0,2	2,5
Gezondheidscentrum (per behandelkamer)	0,2	2,5
Ziekenhuis (per 100m2 bvo)	0,6	0,5
Crematorium (per begrafenis/crematie)	1,0	7,0
Begraafplaats (per begrafenis/crematie)	1,0	7,0
Penitentiaire inrichting (per cel)	0,1	0,1
Religiegebouw (per zitplaats)	-	0,6
Verpleeg- en verzorgingstehuis (per wooneenheid)	0,2	0,5

Onderwijs

	Norm	Aandeel Bezoekers
Kinderdagverblijf (per 100m2 bvo)	0,3	0,7
Basisonderwijs (per leslokaal)	0,3	0,7
Middelbare school (per leerling)	0,3	1,0
ROC (per student)	0,3	0,7
Hogeschool (per student)	0,3	0,5
Universiteit (per student)	0,3	0,5
Avondonderwijs (per student)	0,3	0,3

Bijlage 4. Rekenvoorbeeld berekening

Rekenvoorbeeld

In het kerngebied (buiten het autoluwe gebied) wordt een kantoorpand getransformeerd naar woningen. Er worden 10 'koop, appartement, midden' gerealiseerd. De bijbehorende parkeernorm is 1,2, waarvan 0,2 bezoekers. De parkeervraag is 12, verdeelt over 10 parkeerplaatsen voor bewoners en 2 voor bezoekers.

De ontwikkelaar realiseert een parkeergarage en is uitsluitend toegankelijk voor de bewoners en het bezoek (middels een intercomsysteem). Hierdoor mag er gerekend worden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen.

	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Werkdag-nacht	Koop-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Woningen bewoners	5,0	5,0	9,0	10,0	8,0	6,0	8,0	7,0
Woningen bezoekers	0,2	0,4	1,6	0,0	1,4	1,2	2,0	1,4
Totaal	5,2	5,4	10,6	10,0	9,4	7,2	10,0	8,4

De ontwikkeling ligt aan een openbare weg. Op deze weg blijkt na onderzoek ruimte te voor 2 voertuigen. Hiermee komt de parkeerdruk niet boven de 75%. De gemeente heeft toestemming gegeven om deze 2 parkeerplaatsen te benutten.

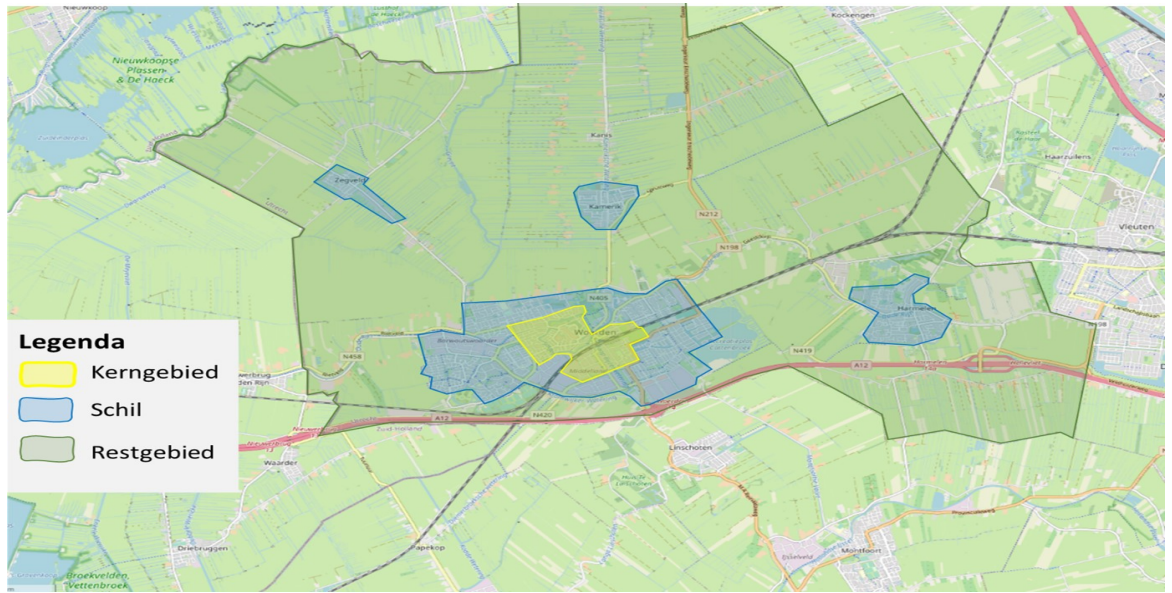
	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Werkdag-nacht	Koop-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Woningen bewoners	5,0	5,0	9,0	10,0	8,0	6,0	8,0	7,0
Woningen bezoekers	0,2	0,4	1,6	0,0	1,4	1,2	2,0	1,4
Subtotaal	5,2	5,4	10,6	10,0	9,4	7,2	10,0	8,4
Restcapaciteit	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
Subtotaal	3,2	3,4	8,6	8,0	7,4	5,2	8,0	6,4

Er wordt geen deelmobiliteit aangeboden. Wel bevindt de ontwikkellocatie zich volledig binnen gereguleerd gebied en binnen 500 meter loopafstand is ook regulering. Hiermee valt de ontwikkeling in categorie 2 en heeft recht op een maximale reductie van 30%.

	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Werkdag-nacht	Koop-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Woningen bewoners	5,0	5,0	9,0	10,0	8,0	6,0	8,0	7,0
Woningen bezoekers	0,2	0,4	1,6	0,0	1,4	1,2	2,0	1,4
Subtotaal	5,2	5,4	10,6	10,0	9,4	7,2	10,0	8,4
Restcapaciteit	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
Subtotaal	3,2	3,4	8,6	8,0	7,4	5,2	8,0	6,4
Mobiliteitscorrectie	30%	30%	30%	30%	30%	30%	30%	30%
Subtotaal	2,2	2,4	6,0	5,6	5,2	3,6	5,6	4,5
Totaal	3,0	3,0	7,0	6,0	6,0	4,0	6,0	5,0

Er vindt geen verrekening met de oude functie plaats, omdat het kantoorpand voor meer dan 3 jaar leeg staat. De resterende 7 parkeerplaatsen worden op eigen terrein gerealiseerd. De toekomstige bewoners komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning voor de openbare ruimte. Dit wordt vastgelegd op de POET-lijst.

Bijlage 5. Gebiedsindeling



Bijlage 6. Aanwezigheidspercentages

	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Werkdag-nacht	Koop-avond (1)	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Woningen bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%
Kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	0%	5%	0% (2)	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	0%	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	100%	0% (3)	0% (4)
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	100%	0% (3)	0% (4)
Supermarkt	30%	60%	40%	0%	80%	100%	40%	0% (5)
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/therapeut/consultatiebureau	100%	75%	10%	0%	10%	10%	10%	10%
Verpleeghuis/verzorgingstehuis	100%	100%	50%	25%	50%	100%	100%	100%
Ziekenhuis: patiënten inclusief bezoekers	60%	100%	60%	5%	60%	60%	60%	60%
Ziekenhuis: medewerkers	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%; 5) Indien op zondag geopend: 60%.

Bijlage 7 Autoluwe binnenstad

