

## Rectificatie: Beleidsregels Parkeernormen Uithoorn

[Deze publicatie betreft een rectificatie omdat paragraaf 2.4 in de regeling ontbrak. De oorspronkelijke publicatie is op 10 januari 2024 bekendgemaakt, beschikbaar via [Gemeenteblad 2024, 20149](#).]

Het college van Burgemeester en Wethouders van gemeente Uithoorn maakt bekend, dat het op 21 november 2023 heeft besloten om de Beleidsregels Parkeernormen Uithoorn vast te stellen.

### Inhoudsopgave

#### 1 Inleiding

- 1.1 Achtergrond
- 1.2 Grondslag
- 1.3 Inwerkingtreding

#### 2 Uitvoering parkeerverplichting

- 2.1 Berekening parkeerverplichting
  - 2.1.1 Stap 1a. Gebiedstypologie gemeente Uithoorn
  - 2.1.2 Stap 1b. Toepassing parkeernormen
  - 2.1.3 Stap 1c. Aanwezigheidspercentages dubbelgebruik
- 2.2 Voldoen aan parkeerverplichting
- 2.3 Mogelijkheden verlagen parkeerverplichting
- 2.4 Afwijken parkeerverplichting

#### 3 Parkeernormen auto

- 3.1 Wonen
- 3.2 Werken
- 3.3 Winkelen en boodschappen
- 3.4 Sport, cultuur en ontspanning
- 3.5 Horeca en (verblijfs-)recreatie
- 3.6 Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen
- 3.7 Onderwijsvoorzieningen

#### 4 Parkeernormen fiets

#### 5 Definities

#### 6 Stappenplan Parkeren

#### 1 Inleiding

##### 1.1 Achtergrond

Bij het vaststellen van gemeentelijke parkeernormen is het doel om deze zo te bepalen dat ze zo veel mogelijk recht doen aan de situatie ter plaatse. Dit betekent dat binnen een gemeente verschillende parkeernormen voor dezelfde functie kunnen gelden. De toepassing van parkeernormen kent meerdere aanvliegroutes. Een stedenbouwkundige wil in een ruimtelijk ontwerp doorgaans niet al te veel parkeerplaatsen (op maaiveld) realiseren om kwaliteit in de openbare ruimte te bieden. De verkeerskundige wil juist vanuit het oogpunt van bereikbaarheid voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd zien. De plannoloog en plantoetsers willen duidelijke en werkbare parkeernormen die transparant toe te passen zijn. De parkeernormensystematiek moet daarom eenduidig, transparant en toetsbaar zijn. De hoogte van de parkeernormen moet aansluiten op de specifieke situatie in de gemeente Uithoorn en tegelijkertijd toekomstbestendig zijn.

##### 1.2 Grondslag

Met ingang van 1 juli 2018 dienen bestemmingsplannen te beschikken over een planregeling waarin parkeernormen worden vastgelegd die aan de desbetreffende voorziene ruimtelijke ontwikkeling zijn verbonden. Dit is ook mogelijk door in een planregel een expliciete verwijzing naar gemeentelijke parkeerbeleidsregels op te nemen. In Uithoorn en De Kwakel zijn parkeernormen opgenomen in de diverse bestemmingsplannen. Deze parkeernormen zijn inmiddels achterhaald en onvolledig. Er is bovendien behoefte aan een integrale parkeernormensystematiek voor de hele gemeente.

##### 1.3 Inwerkingtreding

1. De Beleidsregels Parkeernormen Uithoorn treden in werking op de eerste dag na de dagtekening van het Gemeenteblad, waarin dit besluit wordt geplaatst.

2. Een aanvraag voor een omgevingsvergunning, die is ingediend vóór de inwerkingtreding van dit besluit, wordt afgedaan op grond van de tot de inwerkingtreding van dit besluit geldende regels. Dit tenzij toepassing van de nieuwe beleidsregels gunstiger voor de aanvrager van de omgevingsvergunning is. In dat geval zijn onderhavige beleidsregels van toepassing.
3. Deze beleidsregeling wordt aangehaald als: Beleidsregels Parkeernormen Uithoorn.
4. De relevante NEN-normen en CROW-publicaties liggen samen met deze beleidsregels ter inzage bij de gemeente.

## 2 Uitvoering parkeerverplichting

Het bepalen van de parkeerplaatsverplichting en de invulling daarvan vindt plaats op basis van onderstaande stappen. Er wordt hierbij onderscheid gemaakt tussen nieuwbouwplannen en verbouwplannen.

- Bij nieuwbouw wordt de parkeerplaatsverplichting berekend aan de hand van de parkeernormentabel van hoofdstuk 3.
- Bij verbouw, functiewijzigingen of uitbreidingsplannen wordt het aantal parkeerplaatsen van de oude functie in mindering gebracht op de nieuwe parkeerplaatsverplichting (zoals berekend aan de hand van de parkeernormentabel van hoofdstuk 3). Dit levert een aanvullende parkeerplaatsverplichting op. Middels een parkeertelling moet worden onderbouwd dat er voldoende parkeer ruimte is voor de beoogde ontwikkeling.

De aanvrager dient ten behoeve van de berekening aan te leveren uit welke functies en bijbehorende oppervlakten het plan is opgebouwd. Bij een uitbreiding van een locatie wordt alleen de uitbreiding getoetst. Bij uitbreiding van bebouwing en/of bij een functieverandering is het niet vereist om een eventueel bestaand tekort aan parkeerplaatsen van de bestaande functie te compenseren. Compensatie van een 'bestaand tekort aan parkeercapaciteit' is uiteraard wel toegestaan. Het bepalen van de parkeerplaatsverplichting en de invulling van deze verplichting vindt plaats op basis van onderstaande stappen. Het volgens deze systematiek benodigde aantal parkeerplaatsen wordt naar boven afgerond tot een volledige parkeerplaats.

### BELEIDSREGEL 1:

**Bij een bouwontwikkeling of gebruikswijziging hoeft alleen te worden voorzien in de extra parkeerbehoefte als gevolg van de ontwikkeling.**

### BELEIDSREGEL 2:

**De parkeerverplichting bij gebruikswijziging wordt, bepaald door de parkeervraag van de meest recente legale functie af te trekken van de parkeervraag van de nieuwe functie (salderen).**

In veel gemeenten wordt de parkeervraag van de oude functie bepaald door uit te gaan van parkeernormen en het programma. Dit geeft een indicatie van de bestaande parkeervraag. In Uithoorn kiezen we voor een meer praktische en betrouwbaardere benadering van de daadwerkelijke parkeervraag:

- Als het gebouw of terrein waar de beoogde ontwikkeling is voorzien nog in gebruik is, dan dient de initiatiefnemer een onderzoek door een verkeerskundig adviesbureau met ervaring op het gebied van parkeertellingen, uit te laten voeren. Het onderzoeksgebied, het aantal tellingen en de momenten waarop er geteld worden, moeten vooraf in overleg met de gemeente worden vastgesteld. Het parkeeronderzoek dient om aan te tonen dat binnen een redelijke loopafstand (zie tabel 4) de parkeerdruk in de openbare ruimte op het maatgevende moment, met toevoeging van de ontwikkeling, onder 90% in woonwijken en 85% bij winkelcentra blijft (zie Parkeervisie Uithoorn). Als dit niet het geval is, dan kan door middel van bijvoorbeeld een parkeermotiefmeting de parkeervraag van de huidige functie worden bepaald. Deze parkeervraag mag vervolgens worden afgetrokken van de parkeerfunctie van de nieuwe functie.
- Als het gebouw of terrein waar de beoogde ontwikkeling is voorzien niet meer in gebruik is, dan beschouwen we de parkeerbehoefte van de huidige situatie als 0. Kortom, in een dergelijk geval zal volledig in de parkeerbehoefte van de nieuwe functie moeten worden voorzien.

### 2.1 Berekening parkeerverplichting

#### 2.1.1. Stap 1a. Gebiedstypologie gemeente Uithoorn

Welke parkeernormen er voor een gebied gelden is onder andere afhankelijk van de stedelijkheidsgraad. De stedelijkheidsgraad wordt bepaald op basis van de omgevingsadressendichtheid (aantal adressen per km<sup>2</sup>), kortweg OAD van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). In een gebied met een hoge OAD is het aanbod - en de kwaliteit - van andere vervoerswijzen over het algemeen groter dan in een gebied met een lage OAD. Daarom worden in een gebied met een hoge stedelijkheidsgraad lagere

parkeernormen toegepast. Daarnaast kan een onderscheid worden gemaakt naar de stedelijke zone (centrum, schil, rest bebouwde kom en buitengebied) van een gemeente.

De gemeente Uithoorn valt qua stedelijkheidsgraad -in zijn geheel- in de categorie 'matig stedelijk' [Bron: StatLine - Gebieden in Nederland 2021 (cbs.nl) – AOD 1.445 per km<sup>2</sup>]. Niet elk gebied heeft echter deze stedelijkheidsgraad. De wijken Thamerdal, Zidelwaard en Legmeer vallen in de categorie 'sterk stedelijk', terwijl het bedrijventerrein en buitengebied De Kwakel onder de categorie 'weinig stedelijk' vallen [Bron: [Alle wijken, buurten en woonplaatsen in de gemeente Uithoorn \(update 2023!\) | AlleCijfers.nl](#)]. En de ontwikkelingen in het Dorpscentrum zorgen de komende jaren voor een hogere stedelijkheidsgraad, waar we nu al rekening mee moeten houden. Hetzelfde geldt voor de ontwikkeling Amsteloever.

De hoogte van de parkeernorm wordt ook bepaald door te kijken naar de stedelijke zone van een gebied (centrum, schil, overig, buitengebied). Hoe dichterbij het centrum, des te beter normaliter de kwaliteit en het aanbod van overige vervoerswijzen en des te lager dus de parkeernorm.

De gemeente is op basis hiervan onderverdeeld in een aantal stedelijke zones. Dit zijn gebieden die qua geografische ligging, ruimtelijke kenmerken en stedelijke dichtheid zorgen voor een bepaald mobiliteitspatroon en bijbehorende parkeervraag. In onderstaande tabel is dit weergegeven, waarbij soms gebieden zijn samengevoegd.

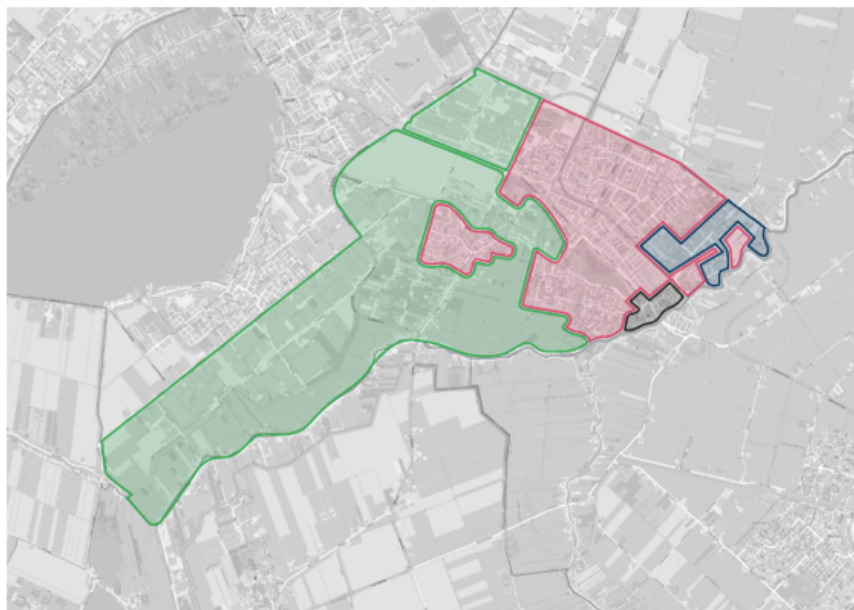
Gebied	Stedelijkheid	Stedelijke zone
Dorpscentrum	Sterk stedelijk	Centrum
Alle woonwijken (Thamerdal, Zidelwaard Legmeer, Meerwijk, Langs de Vuurlinie, bebouwde kom van De Kwakel en de ontwikkellocatie Amsteloever)	Sterk stedelijk	Rest bebouwde kom
Het bedrijventerrein	Weinig stedelijk	Rest bebouwde kom
De Kwakel buitengebied en het Veilinggebied	Weinig stedelijk	Buitengebied

Tabel 1 Overzicht stedelijkheidsgraad en stedelijke zones

Bij het bepalen van deze zones is uitgegaan van logisch afgebakende gebieden met duidelijke grenzen. De gebieden zijn weergegeven in figuur 1.

### BELEIDSREGEL 3:

**Bij het bepalen van de parkeerverplichting wordt gebruik gemaakt van de zone-indeling zoals weergegeven in figuur 1.**



Figuur 1 Gebiedsindeling parkeernormen Uithoorn

Zwart = Dorpscentrum  
Rood = Woonwijken  
Blauw = Bedrijventerrein  
Groen = De Kwakel Buitengebied + Veilinggebied

#### 2.1.2. Stap 1b. Toepassing parkeernormen

De gemeente Uithoorn heeft een dorpskarakter op de grens tussen stad en platteland. Dit uit zich in het autobezit. Dit is in onze gemeente gelijk aan het Nederlands gemiddelde: 1,1 particuliere personen-auto's per huishouden (2020) [Bron: Autobezit per huishouden, januari 2020 (cbs.nl)].

Op basis van publicatie 381 van het CROW (Toekomstbestendig Parkeren) is een lijst met gemeentelijke parkeernormen opgesteld. De gemeente werkt met 'vaste parkeernormen' (zonder bandbreedte). Dit biedt duidelijkheid voor alle betrokkenen.

Bij de realisatie van nieuwe functies is het belangrijk om te voorzien in voldoende parkeerplaatsen. In deze beleidsregels zijn alleen de voor Uithoorn relevante en meest voorkomende functies opgenomen (zie tabellen in hoofdstuk 3). Bij de toepassing van parkeernormen voor functies die niet zijn opgenomen in deze beleidsregels, dient gebruik te worden gemaakt van het gemiddelde van de kencijfers zoals beschreven in publicatie 381 van het CROW.

De in deze nota opgenomen Uithoornse parkeernormen zijn afgeleid van deze CROW-parkeerkencijfers. De basis voor de parkeernormen is het gemiddelde van de kencijfers van het CROW per functie. Dit komt voort uit het huidig autobezit en onze ambitie om duurzame mobiliteitsvormen (lopen, fietsen en openbaar vervoer) te stimuleren en om efficiënt om te gaan met de beschikbare ruimte.

#### **BELEIDSREGEL 4:**

**Bij het bepalen van de parkeerverplichting wordt gebruik gemaakt van de parkeernormen zoals opgenomen in hoofdstuk 3. Voor functies die niet zijn opgenomen dient gebruik te worden gemaakt van het gemiddelde van de kencijfers zoals beschreven in publicatie 381 van het CROW en tabel 1.**

#### 2.1.3. Stap 1c. Aanwezigheidspercentages dubbelgebruik

Als binnen een ontwikkeling verschillende functies worden gerealiseerd, dan kan bij de parkeerverplichting rekening worden gehouden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Bij meerdere functies kan er namelijk sprake zijn van een verschillend patroon van tijden waarop gebruikers (inwoners, bezoekers, werknemers) aanwezig zijn. Zo is de parkeerdruk bij woningen bijvoorbeeld vooral 's avonds en 's nachts hoog. Overdag ligt de aanwezigheid lager, omdat een deel van de inwoners met de auto naar het werk gaat. Dit biedt mogelijkheden om andere functies (bijvoorbeeld een kantoor) deze ruimte te laten benutten. Zo kan dubbelgebruik van parkeerplaatsen plaatsvinden. Door dubbelgebruik kan de parkeerverplichting naar beneden worden bijgesteld. Voorwaarde is dat de initiatiefnemer dit onderbouwt met een parkeerbalans.

Het berekenen van de mate van dubbelgebruik geschiedt op basis van onderstaande aanwezigheidspercentages voor maatgevende momenten. Voor functies die niet vermeld staan in bovenstaande tabel dient een zo goed mogelijke inschatting te worden gemaakt van de aanwezigheid op basis van een vergelijkbare functie (horeca bijvoorbeeld op basis van bioscoop), of worden uitgegaan van (door de initiatiefnemer aan te leveren) ervaringscijfers van een vergelijkbaar project elders in het land.

Voor bestaande functies die komen wordt de voorkeur gegeven aan een parkeeronderzoek om de huidige parkeervraag te bepalen. Mocht die niet lukken, bijvoorbeeld omdat de functie niet meer in gebruik is of omdat geen onderscheid in parkeerder kan worden gemaakt, dan moet worden uitgegaan van de theoretische aanwezigheidspercentages.

#### **BELEIDSREGEL 5:**

**Bij het bepalen van de parkeerverplichting van wordt gebruik gemaakt van de aanwezigheidspercentages zoals opgenomen in tabel 2.**

	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	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%
sportfunctie buiten	25%	25%	50%	0%	50%	100%	25%	100%
bioscoop/theater/podium	5%	25%	90%	0%	90%	40%	100%	40%
sociaal medisch	100%	75%	10%	0%	10%	10%	10%	10%
verpleeghuis/serviceflat	100%	100%	50%	25%	50%	100%	100%	100%
ziekenhuis patiënten/bezoekers	60%	100%	60%	5%	60%	60%	60%	60%
ziekenhuismedewerkers	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%

Tabel 2 Aanwezigheidspercentage t.b.v. berekening dubbelgebruik (bron CROW Publicatie 381)

## 2.2 Voldoen aan parkeerverplichting

### Stap 2a. Aantonen parkeercapaciteit op eigen terrein

Een initiatiefnemer van een plan is verantwoordelijk voor het realiseren van voldoende parkeerruimte. Voor iedere nieuwe ontwikkeling geldt dat het geen parkeerproblemen mag veroorzaken in de omgeving. Dit betekent dat de initiatiefnemer ervoor zorgdraagt dat er voldoende parkeerruimte ten behoeve van de ontwikkeling wordt gerealiseerd. Dit dient op eigen terrein te worden opgelost.

Met het begrip “parkeren op eigen terrein” wordt bedoeld: “ruimte voor parkeren of stallen van auto's in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw hoort, passend binnen het vigerende bestemmingsplan en de vigerende bestemming.” De op eigen terrein te realiseren parkeervoorzieningen dienen te voldoen aan de maatvoering zoals beschreven in stap 2b.

Bij het niet kunnen voldoen aan de parkeerplaatsverplichting op eigen terrein (ruimtelijk, bouw- of verkeerstechnisch, financieel) dient de aanvrager dit bij de aanvraag van de omgevingsvergunning aan te tonen. Deze inspanningsverplichting betekent het aantonen dat het fysiek aanleggen van parkeerplaatsen in geen enkele vorm mogelijk is zonder dat dit het functioneren belemmert.

Als er maximaal één extra parkeerplaats moet worden gerealiseerd, dan hoeft men geen parkeerplaats te realiseren. Op deze wijze wordt bereikt dat voor bouwplannen met een kleine verkeersaantrekkende werking (bijvoorbeeld de aanbouw van een serre) geen ontheffing hoeft te worden verleend. De grenswaarde is 1,0 parkeerplaatsen. Bij meer dan 1,0 parkeerplaats is geen vrijstelling mogelijk.

### BELEIDSREGEL 6:

**Het realiseren van parkeerplaatsen bij ontwikkelingen moet op eigen terrein plaatsvinden (conform tabel 3), tenzij de aanvrager aantoont dat dit ruimtelijk, bouw- of verkeerstechnisch of financieel niet haalbaar is.**

### BELEIDSREGEL 7:

**De in hoofdstuk 3 opgenomen parkeernormen zijn opgebouwd uit een gebruikers- en een bezoekersdeel. Het bezoekersdeel is relevant als de parkeervoorziening van een functie op eigen terrein wordt gerealiseerd en niet openbaar toegankelijk is. Het bezoekersdeel dient namelijk altijd openbaar toegankelijk te zijn.**

### Stap 2b. Reductiefactor parkeerplaatsen op eigen terrein

Parkeerplaatsen op eigen terrein worden bij nieuwe woningen niet altijd volledig meegerekend in de gerealiseerde parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen worden immers ook voor andere doeleinden gebruikt dan parkeren van auto's. De mate waarin parkeren op eigen terrein wordt meegerekend (afhankelijk van de parkeervoorziening) is opgenomen in onderstaande tabel.

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekenings-aantal
Enkele oprit zonder garage	1	0,8

Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4
Garagebox (niet bij woning)	1	0,5
Garage met enkele oprit	2	1,0
Garage met lange oprit	3	1,3
Garage met dubbele oprit	3	1,8

Tabel 3 Parkeren op eigen terrein (Bron: CROW Publicatie 381)

Een parkeervoorziening moet binnen de gemeente Uithoorn voldoen aan de volgende fysieke maatvoering):

- Een enkele oprit zonder garage is minimaal 5 meter lang en minimaal 3,2 meter breed (bij voorkeur 3,5 m breedte)
- Een dubbele oprit zonder garage is minimaal 5,5 meter breed (bij voorkeur 5,9 m breedte)
- Een oprit met garage is minimaal 6,0 meter lang en minimaal 3,2 meter breed (bij voorkeur 3,5 m breedte)
- Een dubbele oprit met garage is minimaal 6,0 meter lang en minimaal 5,5 meter breed (bij voorkeur 5,9 m breedte)
- Een garage is minimaal 5,5 meter lang en minimaal 2,85 meter breed (bij voorkeur 3,0 m breed);

Ook moet de situering zodanig zijn dat het veilig in- en uitrijden is gewaarborgd.

#### Stap 2c. Onderzoek gebruik bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte

Een initiatief mag niet leiden tot (toename van) een parkeertekort in de openbare ruimte. Het kan echter voorkomen dat er in de openbare ruimte op loopafstand een restcapaciteit bestaat, waarvan gebruik gemaakt kan worden om de parkeervraag op te vangen. Een initiatiefnemer kan de gemeente verzoeken geen parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren, maar gebruik te maken van restcapaciteit in de openbare ruimte. In deze situatie krijgt de initiatiefnemer geen exclusief gebruiks- of eigendomsrecht.

Als er bijvoorbeeld in de omgeving parkeerplaatsen voorhanden zijn die ooit zijn aangelegd voor een doel of functie die niet meer bestaat of als er sprake is van overcapaciteit aan parkeerruimte, is te onderzoeken of deze ruimte mag worden meegeteld bij de parkeerverplichting voor het initiatief. Dit is alleen mogelijk als de parkeerdruk in de openbare ruimte op het maatgevende moment, met toevoeging van de ontwikkeling, onder 90% in woonwijken en 85% bij winkelcentra blijft (zie Parkeervisie Uithoorn 2023).

Of deze ruimte er is, dient te blijken uit een door de initiatiefnemer aan te leveren representatief parkeeronderzoek. Een representatief onderzoek betreft een door een objectieve partij (bij voorkeur een verkeerskundig adviesbureau) uitgevoerde parkeerdrukmeting op verschillende momenten, dagen en tijden (buiten vakantieperiode) en zeker tijdens periodes wanneer aanspraak gedaan gaat worden door de nieuwe ontwikkeling op de parkeercapaciteit.

Als binnen 5 jaar ontwikkelingen worden verwacht, die de bezettingsgraad van het betreffende gebied beïnvloeden, moet daarmee ook rekening worden gehouden. De wijze van onderzoek moet vooraf met de gemeente worden afgestemd. De bezettingsgraad van de openbare parkeerplaatsen in de omgeving wordt door de gemeente getoetst bij het verzoek om afwijking van (een deel van) de parkeerverplichting.

Wat een acceptabele loopafstand is, wordt beoordeeld bij de aanvraag omgevingsvergunning en is afhankelijk van de functie en haar gebruikers, het specifieke gebied waar het bouwplan gerealiseerd wordt en een aantal ruimtelijke aspecten aan een looproute zoals sociale veiligheid, aantrekkelijkheid et cetera. De richtlijnen van het CROW voor acceptabele loopafstanden worden hierbij als leidraad gebruikt en zijn weergegeven in onderstaande tabel. Deze afstanden gelden voor de kortste looproute over de openbare weg van ingang van het pand tot aan de parkeerplaats of ingang van de parkeervoorziening.

Hoofdfunctie	Acceptabele loopafstanden
Wonen	Ca. 100 meter (1,0 – 1,5 minuten) Voor bezoekers: 100-250 meter
Winkelen	Ca. 400 meter (5 minuten)



<b>Werken</b>	Ca. 500 meter (6 minuten)
<b>Sport, cultuur, ontspanning</b>	Ca. 400 meter (5 minuten)
<b>Horeca en recreatie</b>	Ca. 400 meter (5 minuten)
<b>Gezondheidszorg</b>	Ca. 100 meter (1,0 – 1,5 minuten)
<b>Onderwijs (docenten)</b>	Ca. 500 meter (6 minuten)
<b>Onderwijs (leerlingen)</b>	Ca. 100 meter (1,0 – 1,5 minuten)

Tabel 4 Richtlijn loopafstanden (op basis van het CROW Publicatie 381)

#### Stap 2d. Onderzoek realiseren nieuwe parkeerruimte in de openbare ruimte

De ingediende parkeerbalans wordt door de gemeente gecontroleerd, zowel op de juiste toepasbaarheid van de parkeernormen en aanwezigheidspercentages, als op de afwijkingsgronden van parkeren op eigen terrein. Wanneer de mogelijkheid niet aanwezig is om de parkeerverplichting op te vangen met bestaande parkeerplaatsen, kan worden onderzocht of er mogelijkheden zijn om extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte aan te leggen. Bij het bepalen van een eventuele locatie moet rekening gehouden worden met:

- De loopafstanden zoals geformuleerd in bovenstaande tabel.
- De kwaliteit van de omgeving. De aanleg van extra parkeerplaatsen mag niet ten koste gaan van de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid van de omgeving. Er dient altijd een integrale afweging gemaakt te worden met bijvoorbeeld het ruimtelijk- en groenbeleid en de Gemeentelijke Omgevingsvisie (GOVI).

Het college van B&W gaat alleen akkoord met deze mogelijkheid op basis van de volgende criteria:

1. De parkeerplaats kan ruimtelijk, bouw- of verkeerstechnisch worden aangelegd. Maatgevend hierbij is onder andere de verkeersveiligheid en eventuele hinder die dit op kan leveren voor andere weggebruikers.
2. De gemeente wil deze ruimte niet als reserve houden voor het opvangen van al bestaande parkeertekorten of andere doeleinden.
3. Er vindt een ruimtelijke afweging plaats ten aanzien van de plaats en de hoeveelheid te realiseren parkeerplaatsen in bijvoorbeeld een groenvoorziening.

De kosten die gemoeid zijn met de aanleg van deze parkeerplaatsen worden volledig gefinancierd door de initiatiefnemer. Dit zal door een (realisatie)overeenkomst tussen de gemeente en de aanvrager moeten worden geregeld. De parkeerplaatsen zijn openbaar – er geldt dus geen alleenrecht voor de initiatiefnemer.

### 2.3 Mogelijkheden verlagen parkeerverplichting

Voor ruimtelijke ontwikkelingen die een duurzaam karakter hebben is het mogelijk maatwerk in de parkeernormen aan te brengen. Dit geldt voor gebiedsontwikkelingen zoals Thamerdal/Amsteloever en lokale initiatieven met 20 of meer woningen/ appartementen, niet voor kleine particuliere initiatieven. Maatwerk kan door in de ontwikkeling duurzame vormen van mobiliteit mee te nemen:

- Extra fietsparkeerruimte: als een ontwikkeling voorziet in extra fietsparkeervoorzieningen, dan kan het aantal te realiseren autoparkeerplaatsen met maximaal 10% worden verlaagd – in de verhouding vijf extra fietsparkeerplaatsen in plaats van één autoparkeerplaats. Deze extra fietsparkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd op eigen terrein en zijn bedoeld voor langparkeeders (bewoners, werkers, studenten).
- Deelauto's: als bij een woningontwikkeling structureel, dat wil zeggen voor minimaal 10 jaar, commercieel aangeboden deelauto's op eigen terrein ter beschikking worden gesteld (aan te tonen middels een overeenkomst), dan kan het aantal te realiseren autoparkeerplaatsen met maximaal 20% worden verlaagd in de verhouding één autodeelparkeerplaats in plaats van vier gewone autoparkeerplaatsen. Een parkeerplaats voor een deelauto vervangt dus vier reguliere autoparkeerplaatsen (de parkeereis wordt dus per deelautoplaats met 3 parkeerplaatsen verlaagd).

De bijzondere vrijstellingen mogen niet bij elkaar worden opgeteld. Er geldt dus een maximale reductie van 20%. Deze beperking geldt omdat het niet gewenst is dat de volledige parkeerplaatsverplichting wordt ingevuld door deelauto's en de parkeerdruk in de omgeving alsnog toeneemt omdat bewoners niet op eigen terrein terecht kunnen.

Belangrijk bij het verlagen van de parkeerverplichting is dat zolang er in het betreffende gebied geen vorm van parkeerregulering is ingevoerd, de maximaal te verkrijgen korting afhankelijk is van de on-

derbouwning van de ontwikkelaar. Deze moet het gebruik van alternatieven voor de privéauto onderbouwen aan de hand van onder andere de locatie van de ontwikkeling (nabijheid voorzieningen en OV), de doelgroep (jongeren/gezinnen/ouderen) en welke vormen van deelmobiliteit worden toegepast. Afhankelijk van de kwaliteit van het plan kan door de gemeente een korting worden gegeven van maximaal 20%. Hierbij is belangrijk dat de ruimte die wordt bespaard op het parkeren wordt gebruikt om extra kwaliteit toe te voegen aan de woonomgeving.

De reductie geldt overigens niet voor het bezoekersdeel van de parkeernorm van woningen (zie CROW-publicatie 381 voor aandeel bezoek) en voor niet-woonfuncties. Hierbij moet worden voldaan aan de nadere regelgeving zoals opgenomen in de Beleidsregels Deelmobiliteit.

Rekenvoorbeeld: als het aantal te realiseren autoparkeerplaatsen voor bewoners (dus niet bezoekersdeel) 100 parkeerplaatsen bedraagt, dan kan deze middels bovenstaande mogelijkheden worden gereduceerd tot 80 parkeerplaatsen (maximaal -20%). Dit betekent een reductie van 20 parkeerplaatsen. Hiervoor moeten 5 deelauto's worden geplaatst. Dit betekent dat het aantal te realiseren parkeerplaatsen 85 stuks bedraagt.

Als een ruimtelijke ontwikkeling op minder dan 200 meter van een HOV-halte wordt gerealiseerd (zoals de ontwikkeling Thamen), dan kan een lagere parkeernorm worden toegepast. Voorwaarde hiervoor is dat door de initiatiefnemer een onderbouwning wordt aangeleverd die goedgekeurd wordt door de gemeente. Vervolgens kan worden uitgegaan van de parkeernormen zoals die voor het Dorpscentrum gelden (sterk stedelijk, centrumgebied).

## 2.4 Afwijken parkeerverplichting

Als een aanvraag voor een omgevingsvergunning voorziet in voldoende parkeercapaciteit, dan wordt een positief advies afgegeven. Wanneer er geen fysieke mogelijkheden zijn om de parkeerverplichting op eigen terrein te realiseren of op acceptabele loopafstand in de openbare ruimte op te vangen of te realiseren conform de gestelde ontwerpeisen, dan wordt een negatief parkeeradvies voor de aanvraag omgevingsvergunning afgegeven - op basis van het niet kunnen voldoen aan de parkeerplaatsverplichting voor het betreffende bouwplan. De aanvraag omgevingsvergunning wordt op deze grond afgewezen. De afwijkingsbevoegdheid kan alleen door het college van B&W worden toegepast. Het verlenen van vrijstelling voor de aanleg van parkeerplaatsen is echter voorbehouden voor "zeer" bijzondere omstandigheden. Terughoudend gebruik van deze bevoegdheid is geboden. Er dient altijd een zorgvuldige motivatie te worden opgesteld, waarin de aantoonbare bijzondere omstandigheden en overwegende bezwaren uiteen worden gezet en waarom de afwijkingsbevoegdheid dan wordt toegepast.

Van het afwijken van de parkeerverplichting kan sprake zijn bij:

1. Maatwerk: de afwijking moet worden onderbouwd aan de hand van specifieke kenmerken van de locatie, functie of doelgroep van het project.
2. Locatie: er moet sprake zijn van een locatie waar het feitelijk onmogelijk is om geheel of gedeeltelijk aan de parkeerverplichting te voldoen of waar het in alle redelijkheid onwenselijk is om geheel of gedeeltelijk te voldoen aan de parkeerverplichting.

## 3 Parkeernormen auto

De in dit hoofdstuk opgenomen parkeernormen zijn vaste normen (er mogen niet meer of minder autoparkeerplaatsen worden gerealiseerd bij een ontwikkeling). Per functie zijn de parkeernormen in bijgaande tabellen verwoord. Er is een indeling gemaakt in de volgende categorieën:

- Woningen
- Werken
- Winkelen en boodschappen
- Sport, cultuur en ontspanning
- Horeca en (verblijfs-)recreatie
- Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen
- Onderwijsvoorzieningen.

De toe te passen parkeernormen zijn per functie onderverdeeld naar de in hoofdstuk 2 gebiedstypen (zie tabel 2).



Voor de categorieën anders dan Wonen en Werken zijn niet alle functies, zoals opgenomen in CROW-publicatie 381, overgenomen maar alleen de voor gemeente Uithoorn meest relevante functies. Voor functies die niet staan vermeld in onderstaande tabellen dient te worden uitgegaan van de meest recente CROW-kengetallen (CROW publicatie 381 of daarop volgend) en de systematiek zoals beschreven in voorgaand hoofdstuk.

In onderstaande tabellen staat een paar keer de afkorting 'n.v.t.'. Dit betekent dat het CROW voor de betreffende functie en gebied geen parkeerkcijfer heeft. Wanneer bij een functie 'n.v.t.' staat en een parkeernorm toch nodig is bij een ontwikkeling, dan wordt gekeken of voor de betreffende functie de parkeernorm van het meest vergelijkbare gebied kan worden gebruikt of voor de betreffende functie een parkeernorm van een vergelijkbare functie kan worden gebruikt. Als dit niet mogelijk is, dan dient de aanvrager, op basis van ervaringen bij vergelijkbare ontwikkelingen, aan te tonen welke parkeernorm toepasbaar. De gemeente beoordeelt de onderbouwing en bepaalt of deze toereikend is.

### 3.1 Wonen

Voor wonen wordt uitgegaan van onderstaande typen woningen. Er is hierbij gekozen om aan te sluiten op de type woningen en de kengetallen zoals gehanteerd door het CROW. Voor het Dorpscentrum is een maximale parkeernorm van 1,3 per woning opgenomen en voor de rest van de gemeente 1,7 parkeerplaats per woning. Onderstaande parkeernormen zijn inclusief de veronderstelde benodigde parkeerruimte voor bezoekers.

	Dorps-centrum	Woon-wijken	Industrie-gebied	Buiten gebied	bezoek
Koop, vrijstaand	1,3	1,7	-	1,7	0,3 pp woning
Koop, 2-onder-een-kap	1,3	1,7	-	1,7	0,3 pp woning
Koop, rij	1,3	1,7	-	1,7	0,3 pp woning
Koop, appartement duur	1,3	1,7	-	1,7	0,3 pp woning
Koop, appartement gemiddeld	1,3	1,7	-	1,7	0,3 pp woning
Koop, appartement goedkoop	1,2	1,5	-	1,7	0,3 pp woning
Huur, huis, (middel)duur / vrije sector	1,3	1,7	-	1,7	0,3 pp woning
Huur, huis, sociale huur	1,2	1,5	-	1,6	0,3 pp woning
Huur, appartement, sociale huur	1,0	1,3	-	1,4	0,3 pp woning
Huur appartement, (middel)duur	1,3	1,7	-	1,7	0,3 pp woning
Kleine eenkamerwoning	0,5	0,6	-	0,7	0,2 pp woning
Zorgwonen / serviceflat (per kamer)	0,4	1,1	-	1,2	0,3 pp woning

- Prijscategorieën wonen Uithoorn: (prijspeil 2023)
  - o Huur sociaal ≤ € 808,06
  - o Huur Middelduur € 808,06 - 1.021,02,
  - o Huur Duur > € 1.021,02
  - o Koop Goedkoop < € 275.000
  - o Koop Middelduur € 275.000 - € 355.000
  - o Koop Duur > € 355.000

De huurgrenzen voor sociale huur worden jaarlijks geactualiseerd op basis van landelijke huurregeling. In de toekomst zal ook de middeldure huur door het Rijk worden gereguleerd in het kader van aanstaande Wet betaalbare huur (toepassing woningwaarderingssysteem). De laatst geldende huurregeling is van toepassing op deze beleidsregels.

In de Nationale Woon- en Bouwagenda -en ook de regionale Woondeal MRA- is een grens landelijk "betaalbare koop" opgenomen van €355.000 (prijspeil 2023). Alles daarboven is dure koop. In de nieuwe Woonvisie van de gemeente wordt €275.000 opgenomen voor "goedkope koop" en €355.000

voor "middeldure koop". De laatste aanpassing van het woningwaarderingstelsel is altijd van toepassing op deze beleidsregels.

- De parkeernormen zijn inclusief de veronderstelde benodigde parkeerruimte voor bezoekers. Uit onderzoek blijkt dat de maximale parkeerbehoefte voor bezoekers uit 0,3 parkeerplaats per woning bedraagt (voor studentenkamers is dit minder). De parkeerplaatsen voor zover deze voorzien in de parkeerbehoefte van bezoekers (het aandeel bezoekers" in bovenstaande tabel) moeten altijd toegankelijk en beschikbaar zijn voor bezoekers. Het is dus niet noodzakelijk dat de parkeercapaciteit voor bezoekers altijd op gemeentelijk terrein moet worden gerealiseerd. Dit kan ook op eigen terrein, al dan niet voorzien van een slagboom. De parkeercapaciteit voor bezoekers kan echter niet in bijvoorbeeld een afgesloten parkeerkelder worden gerealiseerd die van buitenaf niet vrij toegankelijk voor bezoekers is.
- Appartement: een appartement is een woning in een groter gebouw (zoals een flat) of een woning met één woonlaag die is ontstaan na een woningsplitsing.
- Kleine eenkamerwoning: een zelfstandige (koop- of huur-) woning (een studio of tiny house) met een eigen adres en een vloeroppervlak van maximaal 50 vierkante meter GO.

Het realiseren van een parkeerplaats op eigen terrein wordt niet toegestaan indien dit ten koste gaat van een parkeerplaats in de openbare ruimte. Dit geldt bijvoorbeeld bij het verharderen van voortuinen t.b.v. van parkeren. Er wordt hiervoor geen inritvergunning verleend. Voor meerdere parkeerplaatsen op eigen terrein kan wel een openbare parkeerplaats worden opgeheven. In dat geval dient dit positief bij te dragen aan de parkeerbalans. Hierbij wordt een openbare parkeerplaats als 1 gerekend en een particuliere parkeerplaats als 0,6. Dit verschil ontstaat doordat een openbare parkeerplaats inwisselbaar is en door iedereen gebruikt kan worden.

### 3.2 Werken

	Eenheid	Dorps-centrum	Woon-wijken	Industrie-gebied	Buiten gebied	Bezoek
Kantoor zonder baliefunctie	100m2 BVO	1,2	1,7	2,6	2,6	5%
Commerciële dienstverlening	100m2 BVO	1,6	2,3	3,6	3,6	20%
Bedrijf arbeidsintensief / bezoekersextensief	100m2 BVO	1,4	2,2	2,4	2,4	5%
Bedrijf arbeidsextensief / bezoekersextensief	100m2 BVO	0,7	1,0	1,1	1,1	5%
Bedrijfsverzamelgebouw	100m2 BVO	1,1	1,6	2,0	2,0	5%

- Kantoor zonder baliefunctie: bijvoorbeeld administratief en zakelijk.
- Commerciële dienstverlening: bijvoorbeeld kantoren met een baliefunctie
- Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief: bijvoorbeeld industrie, laboratorium of een werkplaats (relatief veel werknemers en relatief weinig bezoekers).
- Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief: bijvoorbeeld loods, opslag of transportbedrijf (relatief weinig werknemers en relatief weinig bezoekers).
- Bedrijfsverzamelgebouw: een gebouw dat dient om verschillende bedrijven en kantoren in te huisvesten.

### 3.3 Winkelen en boodschappen

	Eenheid	Dorps-centrum	Woon-wijken	Industrie-gebied	Buiten gebied	Bezoek
Buurtsupermarkt	100m2 BVO	1,9	3,4	4,1	n.v.t.	89%
Full-service supermarkt	100m2 BVO	3,3	5,2	5,9	n.v.t.	93%
Grote supermarkt (XL)	100m2 BVO	5,9	7,7	8,6	n.v.t.	84%
Groothandel specialist	100m2 BVO	n.v.t.	5,9	6,8	n.v.t.	80%
Groothandel algemeen	100m2 BVO	n.v.t.	6,4	7,1	n.v.t.	80%
Wijkcentrum (gemiddeld)	100m2 BVO	n.v.t.	5,1	5,5	n.v.t.	79%
Buurt- of dorpscentrum	100m2 BVO	n.v.t.	3,7	4,1	n.v.t.	72%

Solitaire kleinschalige detailhandel	100m2 BVO	3,4	3,7	4,1	4,3	89%
Weekmarkt	100m2 BVO	0,20	0,20	0,23	n.v.t.	85%
Kringloopwinkel	100m2 BVO	n.v.t.	1,7	2,0	2,3	89%
Bruin- en witgoedzaak	100m2 BVO	3,7	7,4	8,2	9,3	92%
Woonwarenhuis / woonwinkel	100m2 BVO	1,2	1,7	2,0	2,0	91%
Meubelboulevard	100m2 BVO	n.v.t.	2,3	2,6	n.v.t.	93%
Winkelboulevard	100m2 BVO	n.v.t.	4,0	4,5	n.v.t.	94%
Bouwmarkt	100m2 BVO	n.v.t.	2,3	2,5	2,5	87%
Tuincentrum	100m2 BVO	n.v.t.	2,6	2,7	2,9	89%
Groencentrum	100m2 BVO	n.v.t.	2,6	2,7	2,9	89%

- Er worden drie typen supermarkten onderscheiden
  - o Buurtsupermarkt - dit is een kleinere supermarkt (kleiner dan 600 m2 winkelvloeroppervlak -WVO) die meestal een duidelijk afgebakend verzorgingsgebied (=de directe omgeving) heeft.
  - o Fullservice supermarkt - dit soort supermarkten heeft speciale afdelingen voor groente, vlees, kaas en brood. De oppervlakte is meestal tussen de 1.000 en 2.000 m2 WVO.
  - o Grote supermarkt (XL) – hebben een (zeer) uitgebreid assortiment met een oppervlakte groter dan 2.500 m2 WVO (en vaak kleiner dan 4.000 m2 WVO). Het serviceniveau is hoog. In dit soort supermarkten worden vaak producten (brood, vlees) ter plekke bereid.
- Groothandel specialist: een groothandel in levensmiddelen, bouwmaterialen of kantoorartikelen is meestal een grootschalige detailhandelsvestiging voor een specifieke productgroep op een industrieterrein aan de rand van een stad, waar men uitsluitend als pashouder inkopen kan doen.
- Groothandel algemeen: een grootschalige detailhandelsvestiging op een industrieterrein aan de rand van een stad, waar men uitsluitend als pashouder inkopen kan doen.
- Hoofdwinkelgebied: in de detailhandelvisie 2021 is opgenomen dat de gemeente twee hoofdwinkelcentra heeft, het dorpscentrum (inclusief Amstelplein) en winkelcentrum Zijdelwaard.
- Wijk- en buurtcentrum: ondersteunende winkelgebieden (voornamelijk voor doelgerichte boodschappen) die een aanvulling vormen op het hoofdwinkelgebied
  - o Een wijkcentrum heeft een specifiek ondersteunende functie. Hieronder vallen onder andere winkelconcentraties met 5-10 winkels en 2 of meer supermarkten of winkelgebieden met 10+ winkels in de detailhandel. Hieronder vallen Kootpark Oost, Legmeerplein en centrum De Kwakel.
  - o Een buurtcentrum is een winkelconcentratie met minimaal 5 winkels en maximaal 9 winkels in de detailhandel, Er is geen supermarkt in dit type winkelgebied aanwezig.
- Solitaire kleinschalige detailhandel: detailhandel (exclusief supermarkt) gevestigd op een solitaire locatie, dus niet in een wijk- en buurtcentrum. Een ontwikkeling is kleinschalig op het moment dat de parkeerbehoefte kleiner of gelijk is aan drie parkeerplaatsen.
- Weekmarkt: bij een weekmarkt kunnen globale parkeerkencijfers worden gehanteerd - er moet een forse marge in acht worden genomen. Indicatie omvang: 1 m1 kraam = 6 m2 bvo (indien geen parkeren achter kraam dan + 1.0 PP per standhouder).
- Bruin- en witgoedzaken: het gaat om grootschalige, volumineuze vestigingen (elektronica, huishoudelijke apparaten) die vaak gevestigd zijn in de eerste bebouwingsschil rondom het stadscentrum of in gebieden die aan de rand van de stad liggen.
- Woonwarenhuis/woonwinkel (overig): dit zijn detailhandelszaken die een breed assortiment hebben voor het inrichten van woningen in de breedste zin van het woord. Het gaat hierbij o.a. om meubels, verf, behang, accessoires en verlichting. Hieronder vallen ook gespecialiseerde woonwinkels die zich toeleggen op keukens, zonwering, verlichting, bedden, enzovoort.
- Winkelboulevard: een winkelboulevard of retailpark is een verzameling van meerdere, vaak grote detailhandelsvestigingen op korte loopafstand van elkaar (die in tegenstelling tot een woon- of meubelboulevard niet gericht zijn op een gezamenlijk thema).
- Tuincentrum (inclusief buitenruimte): het betreft de middelgrote en grootschalige detailhandelsvestigingen (> 1.000 m2 WVO). Er worden in deze centra ook aanverwante artikelen verkocht, zoals dierartikelen, seizoenartikelen (zoals kerstversiering), accessoires en decoratiemateriaal voor in huis. De buitenruimte is verkoopruimte (voor klanten toegankelijk).
- Groencentrum (inclusief buitenruimte): het betreft kleinere tuincentra (< 2.000 m2 WVO). Er worden in beperkte mate aanverwante artikelen verkocht (alleen aan groen gerelateerde zaken, zoals

tuingereedschap, materiaal ten behoeve van klein tuinonderhoud en groengerelateerde decoraties). Er worden geen seizoenartikelen (zoals kerstversiering) verkocht. Groencentra zijn meestal kleinere bedrijven met als achtergrond een hoveniersbedrijf of plantenkwekerij, die fungeren als lokaal tuincentrum. De buitenruimte is verkoopruimte (voor klanten toegankelijk).

### 3.4 Sport, cultuur en ontspanning

	Eenheid	Dorps- centrum	Woon- wijken	Industrie- gebied	Buiten gebied	Bezoek
Bibliotheek	100 m2 BVO	0,5	1,1	1,2	1,4	97%
Bioscoop	100 m2 BVO	3,2	11,0	11,2	13,7	94%
Filmtheater/filmhuis	100 m2 BVO	2,6	7,7	7,9	9,9	97%
Theater/schouwburg	100 m2 BVO	7,3	9,8	9,8	12,0	87%
Musicaltheater	100 m2 BVO	2,9	3,9	4,0	5,1	86%
Casino	100 m2 BVO	5,7	6,5	6,5	8,0	86%
Bowlingcentrum	Bowling-baan	1,6	2,8	2,8	2,8	89%
Biljart-/snookercentrum	100 m2 BVO	0,9	1,4	1,4	1,8	87%
Dansstudio	100 m2 BVO	1,5	5,4	5,5	7,4	93%
Fitnessstudio/sportschool	100 m2 BVO	1,4	4,7	4,8	6,5	87%
Fitnesscentrum	100 m2 BVO	1,7	6,2	6,3	7,4	90%
Welnesscentrum	100 m2 BVO	n.v.t.	n.v.t.	9,3	10,3	99%
Sauna, hammam	100 m2 BVO	2,5	6,6	6,7	7,3	99%
Sporthal (zie toelichting grotere aantallen bezoek)	100 m2 BVO	1,7	2,7	2,9	3,5	96%
Sportzaal / gymzaal (zon- der publieksvoorziening)	100 m2 BVO	1,1	2,7	2,9	3,6	94%
Sportveld	Hectare netto ter- rein	20,0	20,0	20,0	20,0	95%
Tennishal	100 m2 BVO	0,3	0,5	0,5	0,5	87%
Squashhal	100 m2 BVO	1,6	2,7	2,7	3,2	84%
Zwembad overdekt	100 m2 bassin	n.v.t.	11,5	11,5	13,3	97%
Zwembad openlucht	100 m2 bassin	n.v.t.	12,9	12,9	15,8	99%
Zwemparadijs	100 m2 BVO	n.v.t.	n.v.t.	4,0	4,0	99%
Indoorspeeltuin/kinder- speelhal (klein/gem)	100 m2 BVO	2,9	4,4	4,7	5,1	97%
Indoorspeeltuin/kinder- speelhal (groot)	100 m2 BVO	3,5	5,3	5,6	6,1	98%
Indoorspeeltuin/kinder- speelhal (z groot)	100 m2 BVO	3,7	5,5	5,9	6,4	98%
Kinderboerderij	Per locatie	2,9	4,4	4,7	5,1	97%
Manege	Per box	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,4	90%
Jachthaven	Ligplaats	0,6	0,6	0,6	0,6	-

#### Toelichting:

- Filmtheater/filmhuis: een uitgaansgelegenheid (met een ideële/culturele doelstelling) waar films bekeken kunnen worden. Het betreft voornamelijk kleinschaligere, artistieke films, die in het algemeen een minder groot publiek trekken dan de films in een bioscoop.
- Musicaltheater: een musicaltheater is een grootschalig theater waar (vaak langlopende) theaterproducties gepresenteerd worden. Dagelijks zijn er een of twee voorstellingen, voornamelijk 's avonds. De capaciteit van een voorstelling ligt vaak tussen de 1.000 en 2.000 bezoekers.
- Bowlingcentrum: een bowlingcentrum is gericht op zowel professioneel als recreatief bowlen. Het betreft dus niet de recreatieve bowlingfaciliteiten bij campings, hotels en dergelijke.

- Fitnessstudio/sportschool: met fitnessstudio/sportschool wordt bedoeld op kleinschaligere voorzieningen (indicatie: circa 750 m2 bvo) waar voor het overgrote deel alleen gebruikgemaakt wordt van fitnessapparaten.
- Fitnesscentrum: bij een fitnesscentrum gaat het om zogenoemde grotere multifunctionele centra (> 1.500 m2 bvo) die een breed pakket aan activiteiten aanbieden. Dit betreft zowel individueel trainen als groepslessen, diverse vormen van fitness zoals cardiofitness, krachttraining, spinning en aerobics, eventueel in beperkte mate aangevuld met wellnessvoorzieningen zoals een sauna of een zonnebank. De nadruk ligt in een fitnesscentrum wel op de sportfunctie.
- Wellnesscentrum: hier wordt met wellnesscentrum bedoeld op de grotere zelfstandige (combinaties van) sauna's, thermen en kuurcentra (en dus niet op voorzieningen bij hotels, bungalowparken of campings). Een sauna is een publieke badinrichting waar saunabaden genomen kunnen worden. Kuurcentra bieden naast saunabaden ook vaak geneeskundige therapieën aan en vaak zijn faciliteiten aanwezig om te overnachten. Bij beide voorzieningen zijn vaak ook een massage-/beautysalon en horeca aanwezig (meestal in de vorm van een restaurant). Het verzorgingsgebied van de bedoelde wellnessvoorzieningen is (boven)regionaal en soms zelfs landelijk.
- Golfoefencentrum (ook wel pitch & put genoemd): al dan niet in combinatie met een golfbaan kan er sprake zijn van een golf(oefen)centrum. Een dergelijk centrum wordt gevormd door bijvoorbeeld een driving range (afslagplaatsen) en een oefenbaan, eventueel gecombineerd met andere oefenfaciliteiten (zoals oefenbunkers of een putting green).
- Golfbaan (18 holes): indicatief gesteld is voor de aanleg van een 18-holes golfbaan circa 60-70 hectare grond nodig. Als recreatief medegebruik plaatsvindt, is dit 25-50% meer.
- Indoorspeeltuin/kinderspeelhal: indoorspeeltuinen zijn zelfstandig functionerende speelgelegenheden voor kinderen tussen de twee en twaalf jaar die qua grootte, aard en prijs vallen tussen een wijkspeeltuin en een attractiepark. Er zijn bijvoorbeeld klimtoestellen, luchtkussens, ballenbakken en glijbanen. De gemiddelde voorziening heeft overwegend een lokaal verzorgingsgebied. De afmetingen variëren meestal van 1.500 m2 bvo tot 3.500 m2 bvo. Er zijn echter ook voorzieningen die aanmerkelijk groter zijn.
- Sportzaal: een ruimte die geschikt is om op trainingsniveau om diverse zaalsporten in te beoefenen, zoals zaalvoetbal, tafeltennis, basketbal, volleybal en dergelijke.
- Een sporthal is een locatie met kantine en tribune waar toernooien en (opeenvolgende) wedstrijden plaatsvinden. Bij grotere aantallen bezoekers is de parkeernorm voor een sporthal te laag en is maatwerk vereist. Hierbij wordt uitgegaan van 0,15 parkeerplaats per tribune- / zitplaats.
- Bij een sportzaal gaat het bijvoorbeeld om een gymzaal zonder tribunes die geschikt is om op trainingsniveau om diverse zaalsporten in te beoefenen, zoals zaalvoetbal, tafeltennis, basketbal, volleybal en dergelijke.
- Sportveld: de parkeernorm is exclusief kantine, kleedruimte, oefenveldje en toiletten.

### 3.5 Horeca en (verblijfs-)recreatie

	Eenheid	Dorps-centrum	Woon-wijken	Industriegebied	Buiten gebied	Bezoek
Camping	standplaats	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1,2	90%
Bungalowpark	Bungalow	n.v.t.	1,6	1,7	2,1	91%
Hotel (1*) / pension / hostel	10 kamers	0,4	2,3	2,5	4,5	77%
Hotel (2*)	10 kamers	1,4	3,9	4,3	6,3	80%
Hotel (3*)	10 kamers	2,0	4,7	5,2	6,8	77%
Hotel (4*)	10 kamers	3,2	6,8	7,5	9,0	73%
Hotel (5*)	10 kamers	5,0	10,1	11,0	12,6	65%
Discotheek	100 m2 BVO	6,1	18,4	20,9	20,8	99%
Café / bar / cafetaria	100 m2 BVO	5,0	6,0	7,0	n.v.t.	90%
Restaurant (incl. fast-food)	100 m2 BVO	9,0	13,0	15,0	n.v.t.	80%
Evenementen-, beurs-, congresgebouw	100 m2 BVO	4,0	7,5	8,5	n.v.t.	99%

#### Toelichting:

- Terrassen: indien de buitenruimte voor terras groter is dan de ruimte binnen, dan geldt een aanvullende parkeernorm. Het aantal m2 aan terras dat boven het bvo van de horecafunctie "binnen"

uitkomt, wordt bij de bvo van de horecafunctie opgeteld. Dus bijvoorbeeld een horeca van 50 m<sup>2</sup> bvo met een terras van 200 m<sup>2</sup> moet voor 150 m<sup>2</sup> bvo extra parkeerplaatsen maken. Binnen de bvo's vallen ook de vaste gebruikers (eigenaar/personeel). Voor het terras geldt 100% bezoek.

- Hotel: In Nederland geldt voor hotels een hotelclassificatiesysteem. Ze zijn ingedeeld in één van de vijf sterrencategorieën. Een hotel met één ster biedt slechts basisvoorzieningen, een hotel met twee sterren biedt beperkt aanvullende voorzieningen, een hotel met drie sterren is een middenklasse hotel, een hotel met vier sterren een eersteklas hotel en een hotel met vijf sterren is een luxehotel.
- Ondergeschikte functies ten behoeve van een hotel hebben geen eigen parkeernorm en worden dus niet meegeteld bij de parkeerbalans. Een zelfstandig functionerend restaurant krijgt wel te maken met een eigen parkeernorm.

### 3.6 Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen

	Eenheid	Dorps-centrum	Woon-wijken	Industrie-gebied	Buiten gebied	Bezoek
Huisartsenpraktijk (-centrum)	Behandel kamer	2,1	3,0	3,3	3,3	57%
Apotheek	Locatie	2,3	3,2	3,4	n.v.t.	95%
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	Behandel kamer	1,3	1,8	2,0	2,0	57%
Consultatiebureau	Behandel kamer	1,3	1,9	2,1	2,2	50%
Consultatiebureau ouderen	Behandel kamer	1,3	1,9	2,0	2,2	38%
Tandartsenpraktijk (-centrum)	Behandel kamer	1,6	2,4	2,6	2,7	47%
Gezondheidscentrum	Behandel kamer	1,6	2,2	2,5	2,5	55%
Religiegebouw	Per zitplaats	0,15	0,15	0,15	n.v.t.	-
Verpleeg- en verzorgingshuis	wooneenheid	0,6	0,6	0,6	n.v.t.	60%

#### Toelichting:

- Gezondheidscentrum: een locatie waar verschillende gezondheidsinstellingen onder een dak gevestigd zijn. Vaak zijn dit huisartsen, fysiotherapeuten, verloskundigen en/of een consultatiebureau.

### 3.7 Onderwijsvoorzieningen

	Eenheid	Dorps-centrum	Woon-wijken	Industrie-gebied	Buiten gebied	Bezoek
Kinderdagverblijf (crèche)	100 m <sup>2</sup> BVO	0,9	1,2	1,4	1,5	0%
Peuterspeelzaal	100 m <sup>2</sup> BVO	0,9	1,2	1,4	1,5	0%
Basisonderwijs	Leslokaal	0,75	0,75	0,75	0,75	Exclusief K&R
Middelbare school (vmbo, havo; vwo)	per 100 leerlingen	3,3	4,3	4,9	4,9	11%
Avondonderwijs of vrijetijdsonderwijs	per 10 studenten	4,0	6,0	6,8	10,5	95%

In bovenstaande parkeernormen voor onderwijsvoorzieningen is het halen en brengen van kinderen niet opgenomen. Hiervoor wordt uitgegaan van de volgende formule:

'parkeerbehoefte = het aantal leerlingen x het % leerlingen dat met de auto wordt gebracht x reductiefactor voor de parkeerduur (dubbelgebruik van parkeerplaatsen) x reductiefactor voor het aantal kinderen per auto'.



Dit komt in de praktijk neer op hetgeen beschreven in onderstaande tabel. Hierbij is voor het % halen en brengen met de auto uitgegaan van het gemiddelde van de bandbreedte.

	% halen en brengen met de auto	Reductiefactor parkeerduur	Reductiefactor aantal kinderen per auto	Aantal pp per kind
<b>Groep 1 t/m 3</b>	45% (30-60%)	0,5	0,75	0,169
<b>Groep 4 t/m 8</b>	23% (5-40%)	0,25	0,85	0,048
<b>Kinderdagverblijf / BSO</b>	65% (50-80%)	0,25	0,75	0,122
<b>Gastouder opvang</b>	50%	0,50	0,75	0,188

Tabel 5. Gegevens t.b.v. berekening parkeercapaciteit halen en brengen van kinderen

#### 4 Parkeernormen fiets

Het Bouwbesluit (artikel 4.31) verplicht bij nieuwbouwwoningen een afsluitbare bergruimte om fietsen of scootmobielen op te bergen. Voor niet-woonfuncties is geen verplichting opgenomen.

Het CROW heeft richtlijnen opgesteld voor fietsparkeren bij verschillende functies (CROW, maart 2020). Onderstaande fietsparkeerkcijfers zijn bedoeld als indicatie van de fietsparkeerbehoefte bij nieuwe ontwikkelingen. Deze getallen zijn richtinggevend en niet zoals de parkeernormen voor auto's bindend.

De gebieden komen overeen met de zone-indeling zoals weergegeven in figuur 1.

	Locatie	Norm	Eenheid	Opmerking
Kantoor (personeel)	Dorpscentrum	2,0	100 m2 BVO	
	Woonwijken	1,5		
	Bedrijventerrein	1,5		
	Buitengebied	0,9		
Kantoor met balie (bezoekers)	Alle gebieden	6,0	Balie	Minimaal 6

	Aantal leerlingen	Norm	Eenheid	Opmerking
Basisschoolleerlingen	<250	4,3	10 leerlingen	
	250-500	5,0		
	>500	6,2		
Basisschool medewerkers		0,4	10 leerlingen	
Middelbare school leerlingen	Alle gebieden	10	100 m2 BVO	Grote aantallen
Middelbare school medewerkers	Dorpscentrum	0,6	100 m2 BVO	
	Rest gemeente	0,4		
ROC-leerlingen		12	100 m2 BVO	Op ov-locaties lager
ROC-medewerkers		0,9	100 m2 BVO	

	Locatie	Norm	Eenheid	Opmerking
Winkelcentrum	Binnen de bebouwde kom	2,5	100 m2 BVO	
Supermarkt	Binnen de bebouwde kom	2,7	100 m2 BVO	

Bouwmarkt	Binnen de bebouwde kom	0,25	100 m2 BVO	
Tuincentrum		0,25	100 m2 BVO	Vaak voldoende ruimte voor fietsparkeer-plekken en evt. uitbreidingen

	Locatie	Norm	Eenheid	Opmerking
Fastfoodrestaurant	Dorpscentrum	10	100 m2 BVO	Terras meetellen
	Rest bebouwde kom	3.5		
	Buitengebied	2.5		
Restaurant (eenvoudig)		7,0	100 m2 BVO	Bijvoorbeeld pannenkoekenhuis Terras meetellen
Restaurant (luuxe)		2,0	100 m2 BVO	
Café		7,0	100m2 BVO	

	Locatie	Norm	Eenheid	Opmerking
Apotheek (bezoekers)		7	Locatie	Kleine aantallen
Apotheek (medewerkers)		4	Locatie	Kleine aantallen
Begraafplaats / crematorium		5	Gelijktijdige plechtigheid	Kleine aantallen
Gezondheidscentrum (bezoek)		1,3	100 m2	
Gezondheidscentrum (pers.)		0,4	100 m2	
Kerk / moskee		30	100 zitplaatsen	Protestanten meer dan katholieken, moslims het minst
Ziekenhuis (bezoekers)		0,4	100 m2 BVO	Grote aantallen
Ziekenhuis (personeel)		0,6	100 m2 BVO	Grote aantallen

	Locatie	Norm	Eenheid	Opmerking
Bibliotheek		3,0	100 m2 BVO	
Bioscoop	Dorpscentrum	7,8	100 m2 BVO	Grote aantallen
	Woonwijken	4,3		
	Rest bebouwde Kom	1,4		
Fitness	Centrum	6,0	100 m2 BVO	
	Schil	3,7		
	Rest bebouwde Kom	2,0		
Museum		0,9	100 m2 BVO	
Sporthal*		2,5	100 m2 BVO	
Sportveld		50	Ha netto terrein	
Sportzaal		4,0	100 m2 BVO	
Stadion		9,0	100 zitplaatsen	Grote aantallen
Stedelijke evenement		32	100 bezoekers	Grote aantallen
Theater	Dorpscentrum	24	100 zitplaatsen	Grote aantallen
	Woonwijken	21		
	Rest bebouwde Kom	18		
Zwembad (openlucht)		28	100 m2 bassin	Grote aantallen

Zwembad (overdekt)		20	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.

	Locatie	Norm	Eenheid	Opmerking
Busstation	Dorpscentrum	42	Halterende buslijn	
	Rest gemeente	42	Halterende buslijn	
Carpoolplaats	Rand bebouwde kom	0,8	Auto-parkeerplaats	

## 5 Definities

- Acceptabele loopafstand: de kortste looproute over de openbare weg van ingang van het pand tot aan de parkeerplaats of ingang van de parkeervoorzieningen.
- Parkeerplaats: de minimaal benodigde ruimte om een auto te parkeren conform NEN 2443 (parkeergarages en parkeerterreinen).
- Bestaande functie: de laatst (legaal) vergunde situatie
- BVO / bruto vloeroppervlakte: de oppervlakte van één of meerdere ruimten van een vastgoedobject gemeten op vloerniveau langs de buitenomtrek overeenkomstig NEN 2580.
- CROW: onafhankelijk kennisinstituut op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte en verkeer en vervoer. CROW ontwikkelt onder andere kencijfers op het gebied van verkeersgeneratie en fietsparkeren.
- Dubbelgebruik: bij dubbelgebruik wordt dezelfde autoparkeerplaats gebruikt voor verschillende functies. De autoparkeerplaats moet dan altijd vrij toegankelijk zijn voor de gebruikers van deze functies. Volledig dubbelgebruik is alleen mogelijk als het maatgevende moment waarop de parkeerbehoefte het grootst is, niet samenvalt voor de verschillende functies.
- Eigen terrein: het bouwoppervlak waarop de ontwikkeling wordt gerealiseerd, daaronder begrepen het daarbij behorende terrein dat als parkeerterrein is bestemd.
- Maatgevende moment: het moment waarop de parkeerbehoefte van verschillende functies binnen een ontwikkeling het hoogst is. • Parkeerkencijfer: een op de praktijk gebaseerd cijfer van de verwachte parkeerbehoefte.
- Parkeernorm: het aantal parkeerplaatsen dat voor een functie gerealiseerd moet worden, uitgedrukt in een aantal per eenheid, bijvoorbeeld een oppervlakte-eenheid.
- Parkeerverplichting: het aantal na saldering te realiseren autoparkeerplaatsen ten behoeve van een ontwikkeling.
- Salderen: het berekenen van de parkeerverplichting op basis van het verschil tussen de parkeervraag in de nieuwe situatie en de parkeervraag in de oude situatie (voor en na het realiseren van een ontwikkeling, rekening houdend met aanwezigheidspercentages van de oude en nieuwe functie).
- Sociale huur: woningen waar bij het aangaan van de huurovereenkomst de huur niet hoger is dan de sociale huurgrens. In 2023 ligt deze grens op €806,06 per maand.

## 6 Stappenplan Parkeren

Bij een aanvraag voor een omgevingsvergunning toetst de gemeente Uithoorn de parkeerverplichting aan het Stappenplan Parkeren. Een aanvraag dient alle onderdelen van het Stappenplan te behandelen.

1. Middels een parkeerbilans moet inzichtelijk worden gemaakt hoeveel parkeerplaatsen er nodig zijn voor de beoogde ontwikkeling. De bepaling van het aantal parkeerplaatsen vindt plaats aan de hand van in de beleidsregels opgenomen parkeernormen.
  - Voor functies die niet staan vermeld in de beleidsregels dient te worden uitgegaan van de CROW-kengetallen en de systematiek zoals beschreven in de beleidsregels.
  - Wanneer bij een functie geen parkeernorm is opgenomen, dan wordt gekeken of voor de betreffende functie de parkeernorm van het meest vergelijkbare gebied kan worden gebruikt of voor de betreffende functie een parkeernorm van een vergelijkbare functie kan worden gebruikt.
  - Als dit niet mogelijk is, dan dient de aanvrager, op basis van ervaringen bij vergelijkbare ontwikkelingen, aan te tonen welke parkeernorm toepasbaar. De gemeente beoordeelt de onderbouwing en bepaalt of deze toereikend is.
2. Bij de berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen mag rekening worden gehouden met de parkeerbehoefte van de bestaande situatie. Dit betekent dat in het geval van sloop/nieuwbouw, verbouw en/of functiewijziging ook de parkeerbehoefte van de bestaande, te

- vervallen, functies wordt bepaald op basis van de parkeernormen in de beleidsregels of nog beter middels een parkeertelling op de maatgevende momenten.
3. Deze parkeerbehoefte mag vervolgens worden afgetrokken van de parkeerbehoefte van de nieuwbouw. Voor de berekening hiervan wordt uitgegaan van de bij de gemeente laatst bekende, legale situatie van het pand. De berekening van het aantal parkeerplaatsen vindt op dezelfde wijze plaats als bij punt 1.
  4. Gaan er door het plan al bestaande parkeerplaatsen (al dan niet op eigen terrein) verloren? Zo ja, dan dienen deze op eigen terrein te worden gecompenseerd. Dit geldt ook voor parkeerplaatsen in de openbare ruimte die verloren gaan ten gevolge van de realisatie van bijvoorbeeld een inrit-constructie.
  5. Het aantal benodigde parkeerplaatsen min de eventueel huidige parkeerbehoefte van de bestaande situatie, plus het aantal parkeerplaatsen dat verloren gaat, geeft aan hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn voor het plan.
  6. Worden er voldoende parkeerplaatsen aangelegd op eigen terrein?
    - Zo ja, dan kunt u de aanvraag indienen
    - Zo nee, dan dient te worden nagegaan of het mogelijk is om dusdanige maatregelen te treffen, dat alsnog aan de parkeernorm kan worden voldaan. Hierbij kan worden gedacht aan het herinrichten van de onbebouwde ruimte bij het plan of aanpassingen aan het plan. Als dit niet tot de mogelijkheden behoort, dient te worden gemotiveerd waarom dit niet mogelijk is.
  7. Als het niet mogelijk is om aan de parkeernorm te voldoen, dan dient te worden nagegaan of er sprake is van bijzondere omstandigheden (de afwijkingsmogelijkheden als bedoeld in paragraaf 2.4).