

## Beleidsregels Parkeernormen Amersfoort

### 1 Inleiding

In dit inleidende hoofdstuk leest u waarom en hoe deze nieuwe Beleidsregels Parkeernormen zijn opgesteld. De termen en de opbouw van de parkeernorm worden geïntroduceerd, en het bredere juridisch kader wordt geschetst.

#### 1.1 Waarom nieuwe beleidsregels parkeernormen?

De visie en ambities uit de Omgevingsvisie Amersfoort 2030-2040, het Omgevingsprogramma Mobiliteit 2025-2035 en Deelomgevingsprogramma parkeren deel 1 vragen om het intrekken van de Nota Parkeernormen 2009, herzien 2020 en de Beleidsregel Toepassing Parkeernormen 2024. De keuzes die de gemeente Amersfoort in de Omgevingsvisie, het Omgevingsprogramma Mobiliteit en Deelomgevingsprogramma parkeren deel 1 maakt werken namelijk door in het parkeernormenbeleid.

De gemeente zet met deze nieuwe beleidsregels in op een flexibelere toepassing van parkeernormen en op meer mogelijkheden voor een alternatieve invullingen van de parkeereis (anders dan een auto-parkeerplaats).

#### 1.2 Omgevingsvisie en Omgevingsprogramma Mobiliteit als basis

In de Omgevingsvisie 2030-40 en het Omgevingsprogramma Mobiliteit 2025-2035 is een aantal belangrijke uitgangspunten geformuleerd die de basis vormen voor de nieuwe beleidsregels. Dit zijn de volgende uitgangspunten:

- Amersfoort is een compacte stad met prioriteit voor fietsers en voetgangers; dit betekent voor de nieuwe beleidsregels dat fietsparkeernormen en kwaliteitseisen aan de fietsparkeeroplossing worden gesteld.
- Amersfoort is een stad die actieve mobiliteit (lopen en fietsen) en publieke mobiliteit (openbaar vervoer en deelmobiliteit) omarmt; dit betekent dat binnen de nieuwe beleidsregels niet alleen naar het realiseren van parkeerplaatsen wordt gekeken, maar dat er ook mogelijkheden zijn opgenomen om de parkeereis op een alternatieve wijze in te vullen. Door een samengesteld pakket van mobiliteitsopties wordt invulling gegeven aan de bredere mobiliteitsbehoefte van mensen. De bredere mobiliteitsbehoefte bestaat uit verplaatsingen te voet, met de (deel-)fiets of (deel-)scooter, met het openbaar vervoer of met de (deel-)auto. Door meer gebruik van de overige modaliteiten is, in combinatie met stringenter parkeerbeleid, minder ruimte voor het parkeren van de auto nodig. In ontwikkelgebieden starten we hier direct mee.
- Nabijheid is het sleutelwoord, gebieden zijn compact en gemengd, waardoor deze functies lopend of met de fiets te bereiken zijn en het gebruik van de auto minder noodzakelijk is; dit geldt zeker voor de ontwikkelgebieden. Dit zijn gemengde hoogstedelijke gebieden met dagelijkse functies op loop- en fietsafstand. Binnen de nieuwe beleidsregels is dit uitgewerkt in lagere parkeernormen voor functies die met name een lokaal karakter hebben.
- De auto staat niet langer centraal; in een groot deel van de stad wordt parkeerregulering ingevoerd om te kunnen sturen op het aantal geparkeerde auto's in de openbare ruimte. Hierdoor kan in die gebieden ook een lagere parkeernorm gaan gelden. Bij gebiedsontwikkelingen wordt ontworpen vanuit het perspectief van de voetganger en de fietser. De auto wordt niet meer in de openbare ruimte gefaciliteerd en het oplossen van de parkeervraag in een centraal gelegen collectieve parkeervoorziening wordt gestimuleerd. Hierdoor staat de auto op afstand en is meer dubbelgebruik mogelijk, waardoor er minder ruimte voor auto's nodig is. Daarnaast moet de parkeervraag gedeeltelijk worden ingevuld met alternatieve vervoerswijzen. Ook wordt richting de toekomst de mogelijkheid geboden om gebruik te kunnen maken van de Stadsrandhubs of wijkhubs als deel van de parkeeroplossing.
- Parkeerregulering wordt gefaseerd in de gehele stad ingevoerd; de invoering van parkeerregulering biedt de mogelijkheid om minder parkeerplaatsen aan te leggen dan de parkeereis, zonder dat dit tot parkeeroverlast in de omgeving leidt. In het gebied rondom de ontwikkellocatie worden namelijk geen parkeervergunningen uitgegeven aan bewoners die buiten het gebied wonen. De parkeereis vertegenwoordigt een bepaalde mobiliteitsbehoefte die, tot op zekere hoogte, ook met alternatieve vervoerswijzen ingevuld kan worden. Voor ontwikkelgebieden wordt een alternatieve invulling voor een deel van de parkeereis verplicht gesteld.

### 1.3 Ontwikkelgebieden Langs Eem en Spoor en Hoefkwartier

Amersfoort kent de komende jaren twee grote ontwikkelgebieden die getransformeerd worden van werkgebieden naar woongebieden met werkfuncties en voorzieningen in de nabijheid. Deze ontwikkelgebieden betreffen de gebieden Langs Eem en Spoor en Hoefkwartier waar de komende jaren 8.500 woningen worden gerealiseerd. Deze gebieden worden ingericht vanuit het perspectief van de voetganger en de fietser, waarbij de mobiliteit van bewoners niet is gericht op de auto maar juist op actieve mobiliteit (lopen en fietsen) en publieke mobiliteit (openbaar vervoer en deelmobiliteit). Binnen ontwikkelgebieden worden daarom geen autoparkeerplaatsen aangelegd in de openbare ruimte, waardoor de eigen auto niet meer het eerste vervoermiddel is dat men tegenkomt en de auto niet het straatbeeld bepaalt. Om echt te kunnen inzetten op actieve en publieke mobiliteit geldt binnen de ontwikkelgebieden dat maar maximaal een gedeelte van de parkeereis met parkeerplaatsen mag worden ingevuld. Dit geldt niet alleen vanwege het stimuleren van andere vormen van mobiliteit, maar ook vanwege de kwaliteit van de openbare ruimte en de verkeersafwikkeling in de stad. Ook bij ontwikkelingen op andere plekken in de stad zijn er mogelijkheden om de parkeereis op een andere manier in te vullen dan alleen met het aanleggen van autoparkeerplaatsen, maar daar is dit geen verplichting. Het voordeel is dat minder autoparkeerplaatsen op eigen terrein aangelegd hoeven te worden, waardoor in het project minder ruimte nodig is voor de auto. Ook parkeren op afstand, bijvoorbeeld het gebruik van een P+R of een (toekomstige) Stadsrandhub of wijkhub, kan onder voorwaarden onderdeel zijn van de invulling van de parkeereis.

### 1.4 Wat is een parkeernorm?

Een parkeernorm is een getal, dat aangeeft hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn per eenheid of oppervlakte (bijvoorbeeld per woning of per 100 m<sup>2</sup> bvo) bij nieuwbouw of andere bouwprojecten waar een omgevingsvergunning voor vereist is. In principe moeten de parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd. De gemeente Amersfoort heeft voor zowel fiets als auto parkeernormen.

### 1.5 Totstandkoming van de parkeernormen

De parkeernormen zijn gebaseerd op de Nota parkeernormen 2009, herzien 2020 en de fietsparkeerkecijfers 2025 van het CROW. De autoparkeernormen komen overheen met de huidige autoparkeervraag. Wel zijn op basis van de ervaringen over de afgelopen jaren een aantal kleinschalige wijzigingen doorgevoerd. De fietsparkeernormen liggen hoger dan het huidige fietsgebruik, omdat we het fietsgebruik willen stimuleren.

### 1.6 Juridisch kader

De juridische verankering van de parkeernorm is geborgd in het Paraplubestemmingsplan Parkeren 2023 en van rechtswege onderdeel van het nu geldende Omgevingsplan. Daarin is als regel opgenomen dat een omgevingsvergunning slechts wordt verleend indien wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid. Onder voldoende parkeergelegenheid wordt verstaan dat wordt voorzien in de aanleg en/of instandhouding van parkeergelegenheid, zoals op grond van artikel 4:81 Awb is vastgelegd in de gemeentelijke Nota Parkeernormen 2009, Beleidsregel Toepassing Parkeernormen 2024 en rechtsopvolgende beleidsregels inzake het parkeren zoals die gelden tijdens het indienen van de omgevingsvergunning. Deze Beleidsregels Parkeernormen Amersfoort vervangt de Nota Parkeernormen 2009, herzien 2020 en de Beleidsregel Toepassing Parkeernormen 2024 en zijn daarmee de juridisch rechtsopvolger.

De toetsing aan de parkeernormen vindt plaats bij een aanvraag Omgevingsvergunning in het geval van nieuwbouw, verbouw (uitbreiding) of functiewijziging. In de Omgevingsvergunning wordt vastgelegd wat de parkeereis is en hoe daar invulling aan wordt gegeven.

### 1.7 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 bevat de artikelsgewijze formulering van de beleidsregels. In hoofdstuk 3 is de artikelsgewijze toelichting op de beleidsregels opgenomen. In de bijlagen zijn onder meer de geldende gebiedsindelingen en de parkeernormen voor de fiets en auto opgenomen.

## 2 Beleidsregels Parkeernormen auto en fiets gemeente Amersfoort 2025

### 2.1 ALGEMENE BEPALINGEN

#### Artikel 1 - Begrippen

In deze beleidsregels wordt verstaan onder:

- aanvrager: degene die omgevingsvergunning voor bouwontwikkeling aanvraagt;
- aanwezigheidspercentage: geeft aan hoeveel procent van de parkeervraag op een bepaald moment verwacht wordt. Dit percentage wordt gebruikt bij het berekenen van de parkeereis in geval van meervoudig gebruik van parkeerplaatsen;
- adressenrestrictielijst: lijst met adressen die op grond van de Parkeerverordening Amersfoort, het Besluit uitgifte parkeervergunningen en de Beleidsregels POER en GROEP geen recht hebben

- op een of meerdere parkeervergunning(en), omdat bij de bouw de parkeereis gedeeltelijk of volledig op eigen terrein is voorzien of omdat de parkeereis niet opgelost hoeft te worden;
- d) bezoekersaandeel: deel van de parkeervraag dat bestaat uit bezoekers;
  - e) bouwontwikkeling: bouwplan, de bouwplannen of de gebruikswijziging waarvoor een aanvrager een omgevingsvergunning aanvraagt;
  - f) bvo: totale bruto vloeroppervlakte van één of meerdere ruimten van een vastgoedobject (bij woningen achter de voordeur), gemeten volgens de meetmethoden van NEN 2580;
  - g) college van B&W: college van burgemeester en wethouders van Amersfoort;
  - h) CROW: onafhankelijk kennisinstituut op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte en verkeer en vervoer;
  - i) eigen terrein: gehele grondgebied of plangebied van de bouwontwikkeling;
  - j) gebruikersaandeel: deel van de parkeervraag dat bestaat uit vaste gebruikers, niet zijnde bezoekers;
  - k) gereguleerd gebied: gebied waar parkeerregulering (betaald parkeren) van kracht is of waar door het college door middel van een aanwijzingsbesluit heeft besloten tot invoering van parkeerregulering;
  - l) meervoudig gebruik: een autoparkeerplaats die door meer dan één functie kan worden gebruikt;
  - m) ontwikkelgebieden: door het college aangeduide gebieden waar grootschalige gebiedsontwikkeling plaatsvindt;
  - n) parkeereis: aantal parkeerplaatsen dat – na eventuele onderbouwde bijstellingen en rekening houdend met meervoudig gebruik – nodig is op een bepaalde locatie om te voorzien in de parkeervraag van een ruimtelijke activiteit;
  - o) parkeernorm: getal dat per functie binnen een ruimtelijke activiteit aangeeft hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn per eenheid of per 100 m<sup>2</sup> bvo bij nieuwbouw of andere bouwactiviteiten waar een omgevingsvergunning voor vereist is;
  - p) parkeerovereenkomst: overeenkomst tussen de aanvrager en een private partij of de gemeente, waarin beschreven is hoeveel parkeerplaatsen beschikbaar zijn en onder welke voorwaarden;
  - q) parkeervraag: berekend aantal benodigde parkeerplaatsen voor een ruimtelijke activiteit, exclusief bedrijfsvoertuigen (zoals bestelvoertuigen) en voertuigen die worden aangemerkt als handelswaar (zoals bij een autodealer).

## Artikel 2 - Gebiedstypen

- 1) Bij toepassing van deze beleidsregels worden de volgende drie gebiedstypen onderscheiden:
  - a) Binnenstad: gebied binnen de Stadsring en het Plantsoen Noord, Oost en West, het Eempleingebied tussen het spoor, de Eem, de Eemlaan en de Nieuwe Poort en de Grote Koppel tussen De Gildenplaats en het spoor;
  - b) Schil: gebied ten zuiden en ten oosten van de N199, ten zuiden van de Eem en het Valleikanaal, ten westen van de A28, ten noorden en ten oosten van de N221 (inclusief het gebied ten oosten van de Aletta Jacobslaan), niet zijnde de Binnenstad als bedoeld onder a, en De Hoef-West tussen de sporen en de Outputweg;
  - c) Rest bebouwde kom: alle gebieden die niet onder a of b vallen.
- 2) De grenzen van deze gebieden lopen, zoals aangegeven op de kaart in bijlage 1.

## Artikel 3 - Doel

Deze beleidsregels dienen als nadere invulling aan de eis van het omgevingsplan om voldoende parkeerplaatsen aan te leggen en in stand te houden.

## 2.2 FIETSPARKEREN

### Artikel 4 - Fietsparkeereis

- 1) Om invulling te geven aan de verplichting van het omgevingsplan om te voorzien in voldoende parkeergelegenheid geldt een fietsparkeereis.
- 2) Voor het bepalen van de fietsparkeereis wordt eerst de fietsparkeervraag berekend. Bij het berekenen van de fietsparkeervraag wordt gebruik gemaakt van de fietsparkeernormen, zoals opgenomen in bijlage 2 en de bijbehorende gebiedsindeling parkeernormen zoals opgenomen in bijlage 1. De fietsparkeervraag wordt bepaald door de parkeernorm per functie te vermenigvuldigen met het aantal van de genoemde eenheid of oppervlakte.
- 3) Na het bepalen van de fietsparkeervraag wordt beoordeeld of gebruik kan worden gemaakt van meervoudig gebruik van parkeerplaatsen. Dit kan alleen als er meerdere functies binnen een ontwikkeling worden gerealiseerd en als de parkeerplaatsen niet exclusief door een bepaalde doelgroep te gebruiken zijn. De mogelijkheden voor meervoudig gebruik, wordt berekend door toepassing van de aanwezigheidspercentages, zoals opgenomen in bijlage 3. Bij meervoudig gebruik van parkeerplaatsen wordt in de Omgevingsvergunning vastgelegd dat de parkeerplaatsen waarbij dit wordt toegepast daadwerkelijk meervoudig te gebruiken zijn.

- 4) In geval van een functiewijziging of verbouwing van een bestaand pand kan de fietsparkeereis van de voormalige functie in mindering worden gebracht op de fietsparkeervraag van de nieuwe functie. Dit geldt alleen voor het aantal fietsparkeerplaatsen wat op het maatgevend moment van de nieuwe functie voor de oude functie beschikbaar was én als de fietsparkeerplaatsen van de oude functie in de laatste drie jaren vóór de datum van aanvraag omgevingsvergunning door de oude functie in gebruik waren. Als op basis van de aanwezigheidspercentages, zoals opgenomen in bijlage 3, blijkt dat de fietsparkeervraag van de nieuwe functie op enig moment van de week hoger is dan de fietsparkeereis van de oude functie, moet het verschil aan parkeerplaatsen worden aangelegd.
- 5) De resterende fietsparkeervraag na toepassing van lid 3 en 4 is de fietsparkeereis. De fietsparkeereis voor de vaste gebruikers moet als fietsparkeerplaatsen op eigen terrein worden aangelegd. Dit betreft een minimum. Het realiseren van meer fietsparkeerplaatsen op eigen terrein is toegestaan. De fietsparkeereis voor bezoekers moet als fietsparkeerplaatsen buiten het gebouw op maaiveld worden gerealiseerd, bij voorkeur op eigen terrein.
- 6) Uit een tekening behorende bij de aanvraag Omgevingsvergunning moet blijken of in voldoende mate in de benodigde fietsparkeerplaatsen is voorzien en of deze bruikbaar en bereikbaar zijn. Daarbij gelden eisen aan de vormgeving van de fietsparkeerplaatsen.
  - a) Conform de Amersfoortse Bouwbrief voor fietsparkeerplaatsen van het gebruikersdeel bij woningen;
  - b) Voor de overige fietsparkeerplaatsen worden de Ontwerprichtlijnen kwaliteit fietsparkeervoorzieningen en -plaatsen uit bijlage 4 gehanteerd. Hierbij geldt in ieder geval dat:
    - i) fietsparkeerplaatsen voldoen aan de eisen van Fietsparkeur of daaraan gelijkwaardig zijn.
    - ii) fietsparkeerplaatsen in een stallingssysteem een minimale hart op hart afstand hebben van 40 centimeter.
    - iii) fietsparkeerplaatsen uitgevoerd als fietsnietjes een minimale hart op hart afstand hebben van 100 centimeter.
    - iv) fietsparkeerplaatsen uitgevoerd als fietsparkeervak een minimale afmeting hebben van 75 centimeter breed en 200 cm lang.
    - v) vanaf een parkeereis van 20 fietsparkeerplaatsen:
      - (1) minimaal 10% van de fietsparkeerplaatsen bedoeld is voor sterk afwijkende fietsachtige voertuigen. Hiervoor dienen fietsparkeervakken gerealiseerd te worden volgens de afmetingen zoals genoemd onder iv.
      - (2) minimaal 15% van het aantal fietsparkeerplaatsen bedoeld is voor beperkt afwijkende fietsen. Deze fietsparkeerplaatsen hebben bij een hoog-laagrek minimaal een hart op hart afstand van 55 centimeter.- 7) Indien de fietsparkeereis niet uitkomt op een heel getal, dan dient dit getal afgerond te worden. Bij het afronden geldt de regel: waarden met het eerste decimaal vanaf 0,1 en hoger worden naar boven afgerond, terwijl waarden met het eerste decimaal onder 0,1 naar beneden worden afgerond.
- 8) Bij ontwikkelingen met een fietsparkeereis voor het bezoekersaandeel van 3 of minder parkeerplaatsen, hoeft de parkeereis voor het bezoekersaandeel niet te worden opgelost.
- 9) Bij ontwikkelingen in de binnenstad hoeft de fietsparkeereis voor het bezoekersaandeel niet te worden opgelost als de ontwikkeling een bvo heeft van maximaal 750 m<sup>2</sup>. Het gebruikersaandeel van de fietsparkeereis dient wel gerealiseerd te worden.

### **Artikel 5 - Afwijken fietsparkeereis**

Het college van B&W kan wat betreft het parkeren van fietsen, geheel of gedeeltelijk afwijken van het bepaalde in Artikel 4 - als met behulp van een onderbouwing aannemelijk wordt gemaakt dat met minder fietsparkeerplaatsen kan worden volstaan omdat de fietsparkeereis niet passend is.

### **2.3 AUTOPARKEREN**

De hierna opgenomen artikelen gelden voor de ontwikkelingen in alle gebieden in Amersfoort, met uitzondering van de ontwikkelgebieden. Voor de ontwikkelgebieden gelden de artikelen opgenomen in paragraaf 2.4. De ontwikkelgebieden zijn opgenomen in bijlage 5.

### **Artikel 6 - Autoparkeereis**

- 1) Om invulling te geven aan de verplichting van het Omgevingsplan om te voorzien in voldoende parkeergelegenheid geldt een autoparkeereis.
- 2) Voor het bepalen van de autoparkeereis wordt eerst de autoparkeervraag berekend. Bij het berekenen van de autoparkeervraag wordt gebruik gemaakt van de autoparkeernormen zoals opgenomen in bijlage 6 en de bijbehorende gebiedsindeling parkeernormen zoals opgenomen in bijlage 1. De autoparkeervraag wordt bepaald door de parkeernorm per functie te vermenigvuldigen met het aantal van de genoemde eenheid of oppervlakte.

- 3) Na het bepalen van de autoparkeervraag wordt beoordeeld of gebruik kan worden gemaakt van meervoudig gebruik van parkeerplaatsen. Dit kan alleen als er meerdere functies binnen een ontwikkeling worden gerealiseerd en als de parkeerplaatsen niet exclusief door een bepaalde doelgroep te gebruiken zijn. De mogelijkheden voor meervoudig gebruik wordt berekend door toepassing van de aanwezigheidspercentages zoals opgenomen in bijlage 3. Bij meervoudig gebruik van parkeerplaatsen wordt in de Omgevingsvergunning vastgelegd dat de parkeerplaatsen waarbij dit wordt toegepast daadwerkelijk meervoudig te gebruiken zijn.
- 4) Bij basisscholen en kinderdagverblijven dient, aanvullend op de parkeereis, rekening te worden gehouden met voldoende openbaar toegankelijke parkeerplaatsen voor Kiss+Ride. Hiervoor gelden de rekenregels uit bijlage 7.
- 5) In geval van een functiewijziging of verbouwing van een bestaand pand of bij de realisatie van sociale huurwoningen of maatschappelijke functies door middel van sloop/nieuwbouw hoeft alleen te worden voorzien in de extra autoparkeervraag als de autoparkeereis van de laatste formele bestemming op hetzelfde maatgevende moment optreedt als de autoparkeervraag van de nieuwe functie én als de autoparkeerplaatsen van de oude functie in de laatste drie jaren vóór de datum van aanvraag omgevingsvergunning door de oude functie in gebruik waren. Als op basis van de aanwezigheidspercentages, zoals opgenomen in bijlage 3, blijkt dat de autoparkeervraag van de nieuwe functie op enig moment van de week hoger is dan de autoparkeereis van de oude functie, moet het verschil aan parkeerplaatsen op eigen terrein worden aangelegd.
- 6) Indien de autoparkeereis niet uitkomt op een heel getal, dan dient dit getal afgerond te worden. Bij het afronden geldt de regel: waarden met het eerste decimaal vanaf 0,1 en hoger worden naar boven afgerond, terwijl waarden met het eerste decimaal onder 0,1 naar beneden worden afgerond.

#### **Artikel 7 - Mogelijkheden om af te wijken van de parkeereis**

- 1) In de Binnenstad kan worden afgeweken van de autoparkeereis in de volgende gevallen:
  - a) bij ontwikkelingen met een totale parkeereis (gebruikersaandeel en bezoekersaandeel) van 3 of minder parkeerplaatsen hoeft de parkeereis niet te worden opgelost;
  - b) de parkeereis bij woonfuncties hoeft niet te worden opgelost;
  - c) bij niet-woonfuncties hoeft het bezoekersaandeel van de parkeereis niet te worden opgelost;
  - d) bij functiewijziging van bestaande panden hoeft het gebruikersaandeel van niet-woonfuncties niet te worden opgelost.
- 2) In de gebieden Schil en Rest bebouwde kom in gereguleerd gebied kan onder de volgende voorwaarden worden afgeweken van de parkeereis:
  - a) bij ontwikkelingen met een totale parkeereis (gebruikersaandeel en bezoekersaandeel) van 3 of minder parkeerplaatsen hoeft de parkeereis niet te worden opgelost;
  - b) bij functiewijziging van bestaande panden hoeft het gebruikersaandeel van niet-woonfuncties niet te worden opgelost;
- 3) In de gebieden Schil en Rest bebouwde kom zonder gereguleerd parkeren hoeft bij ontwikkelingen met een totale parkeereis (gebruikersaandeel en bezoekersaandeel) van 3 of minder parkeerplaatsen de parkeereis niet te worden opgelost.
- 4) Het college van B&W kan wat betreft het parkeren van auto's, geheel of gedeeltelijk afwijken van het bepaalde in Artikel 6 - als met behulp van een onderbouwing aannemelijk wordt gemaakt dat met minder autoparkeerplaatsen kan worden volstaan omdat de autoparkeereis niet passend is.

#### **Artikel 8 - Inzet van mobiliteitsalternatieven ter invulling van (een deel van) de autoparkeereis**

- 1) In gereguleerd gebied kan een deel van de in Artikel 6 -bepaalde autoparkeereis anders worden ingevuld dan met de aanleg van parkeerplaatsen.
- 2) Wanneer mobiliteitsalternatieven worden ingezet ter invulling van (een deel van) de parkeereis zoals bedoeld onder 1 dient een mobiliteitsplan ter onderbouwing te worden aangeleverd waaruit blijkt dat het redelijkerwijs aannemelijk is dat de mobiliteitsalternatieven een deel van de parkeereis invullen. Of dit redelijkerwijs aannemelijk is, is ter toetsing aan de gemeente. Het vereist om in het mobiliteitsplan op te nemen dat vóór oplevering van de woningen (bijvoorbeeld een half jaar) een inventarisatie plaatsvindt onder toekomstige bewoners over hun deelmobiliteitsbehoefte en hoe dit wordt gebruikt bij het vaststellen van het definitieve aanbod van deelmobiliteit bij oplevering van de woningen.
- 3) Bij de inzet van mobiliteitsalternatieven gelden de volgende mogelijkheden:
  - a) het is bij bouwontwikkelingen mogelijk om maximaal 10% van de parkeereis in te vullen met de aanleg van fietsparkeervakken. Dit komt bovenop de vereisten uit het Besluit bouwwerken leefomgeving, de Amersfoortse Bouwbrief en paragraaf 2.2 van deze beleidsregels. Daarbij geldt het uitgangspunt dat 1 autoparkeerplaats wordt vervangen door 1 fietsparkeervak van 75 centimeter breed en 200 centimeter lang.
  - b) het is bij bouwontwikkelingen mogelijk om de aanwezigheid van een treinstation in te zetten ter invulling van een deel van de parkeereis tot maximaal het percentage zoals opgenomen



in onderstaande tabel. Het percentage van de parkeereis dat door de aanwezigheid van een treinstation ingevuld kan worden, is afhankelijk van het type treinstation en de afstand tot het treinstation. Bij de verschillende treinstations is onderscheid gemaakt in zone 1 en zone 2. De afbakening van zone 1 en 2 is opgenomen in bijlage 8. In onderstaande tabel zijn de percentages weergegeven voor de verschillende stations en zones waarmee invulling gegeven kan worden aan de parkeereis.

| station              | Zone 1 | Zone 2 |
|----------------------|--------|--------|
| Amersfoort Centraal  | -30%   | -15%   |
| Schothorst, Vathorst | -20%   | -10%   |

- c) het is bij woningbouwontwikkelingen mogelijk maximaal 20% van het gebruikersaandeel van de parkeereis in te vullen met deelmobiliteit. Daarbij geldt in ieder geval:
  - i. voor deelauto's worden gereserveerde parkeerplaatsen op eigen terrein aangelegd;
  - ii. het aantal gereserveerde parkeerplaatsen wordt berekend door de parkeereis te vermenigvuldigen met het toe te passen reductiepercentage en te delen door 14 (vervangingsratio 1:14), met een minimum van 2 gereserveerde parkeerplaatsen voor deelauto's;
  - iii. de hoeveelheid en soort deelmobiliteit wordt afgestemd op de doelgroep. Hierbij is het uitgangspunt dat bij het opleveren van de woningen ten minste op de helft van het aantal gereserveerde parkeerplaatsen onder ii, ook deelauto's worden aangeboden, met een minimum van 2.
  - iv. het aanbod van deelmobiliteit is beschikbaar vanaf het moment van oplevering van de eerste woningen. Wanneer woningen gefaseerd worden opgeleverd, wordt in het mobiliteitsplan aangegeven hoeveel deelmobiliteit er per fase bij oplevering van de eerste woningen van die fase worden aangeboden;
  - v. de hoeveelheid deelmobiliteit in de gebruiksfase wordt in overleg met de deelmobiliteitsaanbieder afgestemd op de doelgroep en indien nodig door de omgevingsvergunninghouder bijgesteld qua type voertuig en/of qua aantal. De actuele data van het gebruik voor deelmobiliteit wordt volgens de landelijke standaard aan de gemeente beschikbaar gesteld voor monitoringsdoeleinden
- d) het is bij bouwontwikkelingen mogelijk om maximaal 20% van het gebruikersaandeel van de parkeereis in te vullen met parkeren op een grotere afstand op een P+R of in een Stadsrandhub. Daarbij geldt het uitgangspunt dat de parkeervoorziening binnen 15 minuten met het openbaar vervoer of per fiets bereikbaar is (gemeten met Google Maps van ingang bouwontwikkeling tot ingang parkeervoorziening). Tevens dienen afspraken te worden gemaakt tussen de aanvrager van de omgevingsvergunning en de eigenaar van de P+R of hub over de beschikbaarheid van de parkeerplaatsen en de beschikbaarheid van fietsparkeerplaatsen bij de parkeervoorziening (vastgelegd met een gemeentelijke Driepartijenovereenkomst, het format van deze overeenkomst is opgenomen in bijlage 12).
- 4) Combinaties van mobiliteitsalternatieven genoemd in dit artikel onder lid 3 is mogelijk, waarbij geldt dat combinaties van mobiliteitsalternatieven mogelijk zijn tot in totaal opgeteld maximaal 100 procent van de parkeereis. In bijlage 10 is een stroomschema opgenomen met de maximale inzet van de mobiliteitsalternatieven per gebied.

## Artikel 9 - Voorzien in de autoparkeereis

- 1) Het gedeelte van de autoparkeereis dat niet met mobiliteitsalternatieven wordt ingevuld, dient als autoparkeerplaatsen op eigen terrein te worden aangelegd. Daarbij wordt het volgende in acht genomen:
  - a) in het gebied Binnenstad zijn niet meer parkeerplaatsen toegestaan dan het gedeelte van de parkeereis wat niet met mobiliteitsalternatieven wordt ingevuld.
  - b) in de gebieden Schil en Rest bebouwde kom is het toegestaan om meer parkeerplaatsen dan de parkeereis te realiseren. Het maximum aantal te realiseren parkeerplaatsen in deze gebieden bedraagt 120% van de parkeereis.
- 2) Van de aan te leggen parkeerplaatsen dient in sommige gevallen een gedeelte te worden gedi-mensionieerd als mindervalideparkeerplaats. Hierbij geldt dat bij:
  - a) sociaal-maatschappelijke voorzieningen, met een autoparkeereis van minimaal 15 autoparkeerplaatsen, minimaal 5% van die eis uitgevoerd dient te zijn als gehandicaptenparkeerplaats, met een minimum van 1, gelegen op een loopafstand van maximaal 100 meter.

- b) grote openbare parkeervoorzieningen, met minimaal 40 autoparkeerplaatsen, minimaal 2% van de parkeerplaatsen uitgevoerd dient te zijn als gehandicaptenparkeerplaats, met een minimum van 1.
- 3) In afwijking van het gestelde in lid 1) is het toegestaan om maximaal 5% minder parkeerplaatsen aan te leggen dan de autoparkeereis, als dat ontwerptechnisch noodzakelijk is ten gunste van een optimale inrichting van terreinen of garages, met een maximum van 5 parkeerplaatsen. Of hier een noodzaak toe bestaat is ter toetsing aan de gemeente.
- 4) Het college van B&W kan geheel of gedeeltelijk toestaan dat elders of op andermans eigen terrein wordt voorzien in de autoparkeereis, indien:
  - a) de aanvrager vervangende private parkeerplaatsen beschikbaar heeft;
  - b) de aanvrager voor het gebruikersaandeel van de parkeereis, gebruik kan maken van private parkeerplaatsen van een derde partij (vastgelegd met een gemeentelijke Driepartijenovereenkomst, het format van deze overeenkomst is opgenomen in bijlage 11);
  - c) de aanvrager voor het bezoekersaandeel van de parkeereis gebruik kan maken van parkeerplaatsen in een openbare parkeervoorziening binnen de acceptabele loopafstand zoals genoemd in bijlage 9, waarvan is aangetoond dat op de momenten dat de parkeervraag zich voordoet ten minste 15% restcapaciteit aanwezig is (vastgelegd met een gemeentelijke Driepartijenovereenkomst het format van deze overeenkomst is opgenomen in bijlage 11);
  - d) in de Schil en Rest bebouwde kom de parkeerdruk in het openbaar gebied na de ontwikkeling binnen 250 meter van de locatie onder de 75% blijft, kan de aanvrager voor het bezoekersaandeel van de parkeereis gebruik maken van restcapaciteit op straat.

#### **Artikel 10 - Kwaliteitseis autoparkeren**

De in Artikel 9 -, bedoelde autoparkeerplaatsen moeten voldoen aan:

- De maximale acceptabele loopafstanden van de hoofdtoegang van de bouwontwikkeling tot de voetgangerstoegang de parkeervoorziening, zoals opgenomen in bijlage 9;
- de richtlijnen in de ASVV (Aanbevelingen voor Stedelijke Verkeer Voorzieningen) en de NEN 2443. Er geldt daarbij altijd dat:
  - a. een haaks parkeervak een minimale breedtemaat van 2,50 meter heeft;
  - b. een langspaarkeervak een minimale breedtemaat van 2,00 meter heeft met een naastgelegen uitstapstrook of trottoir van minimaal 45 cm (inclusief trottoirband);
  - c. een haaks- of diagonaalparkeervak dat direct naast een verticaal obstakel ligt, zoals een muur, heg, paaltje of pilaar, met 15 cm wordt verbreed;
  - d. als aan beide kanten van een haaks- of diagonaalparkeervak een verticaal obstakel ligt zoals bedoeld onder b, het parkeervak met 35 cm wordt verbreed;
  - e. een parkeerweg waaraan haakse of diagonale parkeervakken gelegen zijn minimaal 1 meter na het laatste parkeervak doorloopt ten behoeve van de mogelijkheid om het laatste parkeervak goed te kunnen verlaten.
- de eisen uit het Besluit Bouwwerken Leefomgeving (Bbl) voor onder andere de aanleg van elektrische laadinfrastructuur;
- parkeerplaatsen zijn niet eerder aan andere (nog niet gerealiseerde) bouwplannen toegerekend;
- de rekenwaarde van parkeerplaatsen, zoals opgenomen in bijlage 13.

#### **2.4 AUTOPARKEREN ONTWIKKELGEBIEDEN**

##### **Artikel 11 - Autoparkeereis ontwikkelgebieden Langs Eem en Spoor en Hoefkwartier**

- 1) Om invulling te geven aan de verplichting van het Omgevingsplan om te voorzien in voldoende parkeergelegenheid geldt een autoparkeereis.
- 2) Voor het bepalen van de autoparkeereis wordt eerst de autoparkeervraag berekend. Bij het berekenen van de autoparkeervraag wordt gebruik gemaakt van de autoparkeernormen zoals opgenomen in bijlage 6 en de bijbehorende gebiedsindeling parkeernormen zoals opgenomen in bijlage 1. De autoparkeervraag wordt bepaald door de parkeernorm per functie te vermenigvuldigen met het aantal van de genoemde eenheid of oppervlakte.
- 3) Na het bepalen van de autoparkeervraag wordt beoordeeld of gebruik kan worden gemaakt van meervoudig gebruik van parkeerplaatsen. Dit kan alleen als er meerdere functies binnen een ontwikkeling worden gerealiseerd en als de parkeerplaatsen niet exclusief door een bepaalde doelgroep te gebruiken zijn. De mogelijkheden voor meervoudig gebruik wordt berekend door toepassing van de aanwezigheidspercentages zoals opgenomen in bijlage 3. Bij meervoudig gebruik van parkeerplaatsen wordt in de Omgevingsvergunning vastgelegd dat de parkeerplaatsen waarbij dit wordt toegepast daadwerkelijk meervoudig te gebruiken zijn.

- 4) Bij basisscholen en kinderdagverblijven dient, aanvullend op de parkeereis, rekening te worden gehouden met voldoende openbaar toegankelijke parkeerplaatsen voor Kiss+Ride. Hiervoor gelden de rekenregels uit bijlage 7.
- 5) Indien de autoparkeereis niet uitkomt op een heel getal, dan dient dit getal afgerond te worden. Bij het afronden geldt de regel: waarden met het eerste decimaal vanaf 0,1 en hoger worden naar boven afgerond, terwijl waarden met het eerste decimaal onder 0,1 naar beneden worden afgerond.

## **Artikel 12 - Inzet van mobiliteitsalternatieven ter invulling van (een deel van) de autoparkeereis in ontwikkelgebieden Langs Eem en Spoor en Hoefkwartier**

- 1) In de ontwikkelgebieden zoals aangewezen in bijlage 5 moet een deel van de in Artikel 11 - bepaalde autoparkeereis anders worden ingevuld dan met de aanleg van parkeerplaatsen. Hiervan moet minimaal 10% van de autoparkeereis worden ingevuld met de inzet van deelmobiliteit.
- 2) Wanneer mobiliteitsalternatieven worden ingezet ter invulling van (een deel van) de parkeereis zoals bedoeld onder 1 dient een mobiliteitsplan ter onderbouwing te worden aangeleverd waaruit blijkt dat het redelijkerwijs aannemelijk is dat de mobiliteitsalternatieven een deel van de parkeereis invullen. Of dit redelijkerwijs aannemelijk is, is ter toetsing aan de gemeente.
- 3) Bij de inzet van mobiliteitsalternatieven gelden de volgende mogelijkheden:
  - a) het is bij bouwontwikkelingen mogelijk om maximaal 10% van de parkeereis in te vullen met de aanleg van fietsparkeervakken. Dit komt bovenop de vereisten uit het Besluit bouwwerken leefomgeving, de Amersfoortse Bouwbrief en paragraaf 2.2 van deze beleidsregels. Daarbij geldt het uitgangspunt dat 1 autoparkeerplaats wordt vervangen door 1 fietsparkeervak van 75 centimeter breed en 200 centimeter lang;
  - b) het is bij bouwontwikkelingen mogelijk de aanwezigheid van een station in te zetten ter invulling van een deel van de parkeereis tot maximaal het percentage zoals opgenomen in onderstaande tabel. Het percentage van de parkeereis dat door de aanwezigheid van een treinstation ingevuld kan worden, is afhankelijk van het type treinstation en de afstand tot het treinstation. Bij de verschillende treinstations is onderscheid gemaakt in zone 1 en zone 2. De afbakening van zone 1 en 2 is opgenomen in bijlage 8. In onderstaande tabel zijn de percentages weergegeven voor de verschillende stations en zones waarmee invulling gegeven kan worden aan de parkeereis in ontwikkelgebieden:

| station              | Zone 1 | Zone 2 |
|----------------------|--------|--------|
| Amersfoort Centraal  | -40%   | -25%   |
| Schothorst, Vathorst | -30%   | -20%   |

- c) het is bij woningbouwontwikkelingen mogelijk minimaal 10% en maximaal 30% van het gebruikersaandeel van de parkeereis in te vullen met deelmobiliteit. Daarbij geldt in ieder geval:
  - i. voor deelauto's worden gereserveerde parkeerplaatsen op eigen terrein aangelegd;
  - ii. het aantal gereserveerde parkeerplaatsen wordt berekend door de parkeereis te vermenigvuldigen met het toe te passen reductiepercentage en te delen door 14 (vervangingsratio 1:14), met een minimum van 2 gereserveerde parkeerplaatsen voor deelauto's;
  - iii. de hoeveelheid en soort deelmobiliteit wordt afgestemd op de doelgroep. Hierbij is het uitgangspunt dat bij het opleveren van de woningen ten minste op de helft van het aantal gereserveerde parkeerplaatsen onder ii, ook deelauto's worden aangeboden, met een minimum van 2.
  - iv. het aanbod van deelmobiliteit is beschikbaar vanaf het moment van oplevering van de eerste woningen. Wanneer woningen gefaseerd worden opgeleverd, wordt in het mobiliteitsplan aangegeven hoeveel deelmobiliteit er per fase bij oplevering van de eerste woningen van die fase worden aangeboden;
  - v. de hoeveelheid deelmobiliteit in de gebruiksfase wordt afgestemd op de doelgroep en indien nodig door de omgevingsvergunninghouder aangepast qua type voertuig en/of qua aantal. De actuele data van het gebruik voor deelmobiliteit wordt volgens de landelijke standaard aan de gemeente beschikbaar gesteld voor monitoringsdoel-einden.
- d) het is bij bouwontwikkelingen mogelijk om maximaal 20% van het gebruikersaandeel van de parkeereis in te vullen met parkeren op een grotere afstand op een P+R of in een Stadsrandhub. Daarbij geldt het uitgangspunt dat de parkeervoorziening binnen 15 minuten met het openbaar vervoer of per fiets bereikbaar is (gemeten met Google Maps van ingang bouwontwikkeling tot ingang parkeervoorziening). Tevens dienen afspraken te worden gemaakt tussen de aanvrager van de omgevingsvergunning en de eigenaar van de P+R of hub over de beschikbaarheid van de parkeerplaatsen en de beschikbaarheid van fietsparkeer-



plaatsen bij de parkeervoorziening (vastgelegd met een gemeentelijke Driepartijenovereenkomst, het format van deze overeenkomst is opgenomen in bijlage 12).

- 4) Combinaties van mobiliteitsalternatieven genoemd in dit artikel onder lid 3 is mogelijk, waarbij geldt dat combinaties van mobiliteitsalternatieven mogelijk zijn tot in totaal opgeteld maximaal 100 procent van de parkeereis. In bijlage 10 is een stroomschema opgenomen met de maximale inzet van de mobiliteitsalternatieven per gebied.

### **Artikel 13 - Voorzien in autoparkeereis ontwikkelgebieden**

- 1) Voor projectgebieden binnen de gebiedsontwikkelingen Langs Eem en Spoor en Hoefkwartier zoals opgenomen in bijlage 5 geldt een maximum percentage voor het aantal te realiseren parkeerplaatsen binnen het projectgebied. Het percentage is afhankelijk van de ligging van het gebied ten opzichte van een treinstation en het type station. Het overige deel van de parkeereis moet met de mobiliteitsalternatieven zoals genoemd in artikel 11 tweede lid worden ingevuld;
- 2) In onderstaande tabel zijn de in lid 1 bedoelde maximum percentages voor het aantal te realiseren parkeerplaatsen binnen een projectgebied opgenomen. De percentages voor woonfuncties en niet-woonfuncties verschillen van elkaar:

| Ontwikkelgebied            | Woonfuncties (m.u.v. bezoekersdeel) | Niet-woonfuncties |
|----------------------------|-------------------------------------|-------------------|
| Langs Eem en Spoor, zone 1 | 35%                                 | 60%               |
| Langs Eem en Spoor zone 2  | 50%                                 | 75%               |
| Hoefkwartier zone 1        | 50%                                 | 75%               |

- 3) Van de aan te leggen parkeerplaatsen dient in sommige gevallen een gedeelte te worden gedi-mensioneerd als mindervalideparkeerplaats. Hierbij geldt dat bij:
  - a) sociaal-maatschappelijke voorzieningen, met een autoparkeereis van minimaal 15 autoparkeerplaatsen, minimaal 5% van die eis uitgevoerd dient te zijn als gehandicaptenparkeerplaats, met een minimum van 1, gelegen op een loopafstand van maximaal 100 meter;
  - b) grote openbare parkeervoorzieningen, met minimaal 40 autoparkeerplaatsen, minimaal 2% van de parkeerplaatsen uitgevoerd dient te zijn als gehandicaptenparkeerplaats, met een minimum van 1.
- 4) Het college van B&W kan geheel of gedeeltelijk toestaan dat elders of op andermans eigen terrein wordt voorzien in het bezoekersaandeel van de autoparkeereis, indien de aanvrager gebruik kan maken van parkeerplaatsen in een openbare parkeervoorziening binnen de acceptabele loopafstand zoals genoemd in bijlage 9, waarvan is aangetoond dat op de momenten dat de parkeervraag zich voordoet ten minste 15% restcapaciteit aanwezig is (vastgelegd met een gemeentelijke Driepartijenovereenkomst. Het format van deze overeenkomst is opgenomen in bijlage 11)
- 5) Binnen projectgebieden wordt in principe uitgegaan van een gebiedsgerichte aanpak. Deze aanpak maakt het mogelijk om van start tot einde van een gebiedsontwikkeling met een gebiedsparkeerb-alans te werken op grond waarvan de parkeereis van nieuwe bouwplannen die in die ontwikkeling passen worden getoetst aan het aantal gerealiseerde parkeerplaatsen binnen de collectieve parkeervoorzieningen binnen het gebied.

### **Artikel 14 - Kwaliteitseis autoparkeren**

De in Artikel 11 -, bedoelde autoparkeerplaatsen moeten voldoen aan:

- De maximale loopafstanden van de hoofdtoegang van de bouwontwikkeling tot de voetgangerstoegang de parkeervoorziening, zoals opgenomen in bijlage 9;
- de richtlijnen in de ASVV (Aanbevelingen voor Stedelijke Verkeer Voorzieningen) en de NEN 2443. Er geldt daarbij altijd dat:
  - a. een haaks parkeervak een minimale breedtemaat van 2,50 m heeft;
  - b. een langsparkeervak een minimale breedtemaat van 2,00 meter heeft met een naastgelegen uitstapstrook of trottoir van minimaal 45 cm (inclusief trottoirband);
  - c. een haaks of diagonaalparkeervak dat direct naast een verticaal obstakel ligt, zoals een muur, heg, paaltje of pilaar, met 15 cm wordt verbreed;
  - d. als aan beide kanten van een haaks of diagonaal parkeervak een verticaal obstakel staat zoals bedoeld onder b, het parkeervak met 35 cm wordt verbreed;
  - e. een parkeeweg waaraan haakse of diagonale parkeervakken gelegen zijn minimaal 1 meter na het laatste parkeervak doorloopt ten behoeve van de mogelijkheid om het laatste parkeervak goed te kunnen verlaten.
- de eisen uit het Besluit Bouwwerken Leefomgeving (Bbl) voor onder andere de aanleg van elektrische laadinfrastructuur;

- parkeerplaatsen zijn niet eerder aan andere (nog niet gerealiseerde) bouwplannen toegerekend;
- de rekenwaarde van een parkeerplaatsen wordt toegepast, zoals opgenomen in bijlage 13.

## 2.5 SLOTBEPALINGEN

### Artikel 15 - Intrekken oude beleidsregel

- 1) De Beleidsregel Toepassing Parkeernormen Amersfoort 2024 wordt ingetrokken, met dien verstande dat deze van toepassing blijft op:
  - a. ruimtelijke activiteiten waarvoor reeds een aanvraag omgevingsvergunning is ingediend vóór de inwerkingtreding van deze nieuwe beleidsregels. In dat geval wordt getoetst aan de Beleidsregel Toepassing Parkeernormen Amersfoort 2024;
  - b. ruimtelijke activiteiten waarvoor met de gemeente een overeenkomst is gesloten waarin is bepaald dat aan de Beleidsregel Toepassing Parkeernormen Amersfoort 2024 of een voorganger van deze beleidsregels wordt getoetst.

### Artikel 16 - Inwerkingtreding

De Beleidsregels Parkeernormen Amersfoort treden in werking op de dag na bekendmaking.

### Artikel 17 - Citeertitel

Deze beleidsregels worden aangehaald als: Beleidsregels Parkeernormen Amersfoort.

## 3 Toelichting per beleidsregel

In dit hoofdstuk worden de beleidsregels toegelicht. Ook wordt met rekenvoorbeelden aangegeven hoe de beleidsregels worden toegepast.

### Toelichting Artikel 1 - Begrippen

Bij i: In de definitie wordt gesproken over het grondgebied of plangebied van een bouwontwikkeling. Als binnen een project of plan met de gemeente is afgestemd dat het openbare gebied ook tot het plangebied behoort, valt dit onder deze definitie.

Bij f: Het woningoppervlak wordt uitgedrukt in bruto vloeroppervlak (bvo) van de woning achter de voordeur. Op deze wijze kan al in een vroeg stadium bij nieuwbouw- en functieverandering de parkeerbehoefte worden bepaald. Over de maat 'bvo' (oppervlakte achter de voordeur, gemeten conform de meetmethoden van NEN2580) bestaat, in tegenstelling tot bijvoorbeeld de maat 'gebruiksoppervlakte' (gbo), geen onduidelijkheid in de planfase. De parkeernorm zelf geldt per woning. Gemeenschappelijke ruimten bij meergezinswoningen blijven dus buiten beschouwing.

De NEN2580 beschouwt ook de 'parkeerruimte' als onderdeel van de BVO. In afwijking hiervan wordt deze ruimte niet gezien als oppervlak van de woning achter de voordeur en telt deze dus niet mee.

### Toelichting Artikel 2 - Gebiedstypen

In deze regeling zijn er drie gebiedstypen: Binnenstad, Schil en Rest Bebouwde Kom. Invoering van parkeerregulering heeft geen invloed op de begrenzing van de gebieden.

### Toelichting Artikel 3 - Doel

Deze beleidsregels hebben tot doel om ervoor te zorgen dat ontwikkelingen tot stand kunnen komen op een wijze die past bij de ambities van Amersfoort, zonder dat deze ontwikkelingen parkeeroverlast veroorzaken in de directe omgeving. De parkeernormen zijn een hulpmiddel om te berekenen hoeveel parkeerplaatsen voor fiets en auto er nodig zijn als we vraagvolgend parkeerplaatsen aan zouden leggen, rekening houdend met de ontwikkellocatie, de aanwezigheid van parkeerregulering en de omvang van de ontwikkeling. De uitkomst van deze berekening noemen we de parkeervraag. In de beleidsregels is bepaald hoe de ontwikkelaar invulling kan geven aan de parkeervraag. Daarnaast kan met behulp van deze beleidsregels het aantal benodigde parkeerplaatsen bij een ruimtelijke ontwikkeling worden onderbouwd.

Bij de uitvoering van bouwontwikkelingen dient voldoende parkeergelegenheid te worden gerealiseerd, zodat het gebruik van de ruimte in de fysieke leefomgeving in balans blijft met de verkeers- en parkeerbehoefte van de gebruikers, wat bijdraagt aan een duurzame, veilige en goed bereikbare inrichting van het gebied. In het Omgevingsprogramma Mobiliteit wordt ingezet op het beperken van autoverkeer

om de stad bereikbaar te houden terwijl de stad groeit. In de ontwikkelgebieden wordt daarom de mogelijkheid om autoparkeerplaatsen op eigen terrein aan te leggen beperkt. In plaats daarvan moeten mobiliteitsalternatieven worden geboden om de locatie bereikbaar te houden.

#### **Toelichting Artikel 4 - Fietsparkeereis**

De fietsparkeereis is het uiteindelijk aantal toe te voegen fietsparkeerplaatsen ten behoeve van een bouwontwikkeling. De fietsparkeereis wordt opgebouwd op basis van de fietsparkeervraag. De fietsparkeervraag wordt bepaald op grond van de fietsparkeernormen per functie in het betreffende gebied waarin de bouwontwikkeling plaatsvindt. Daarbij wordt bij het bepalen van de fietsparkeervraag ook rekening gehouden met het maatgevende moment per functie, om zodoende optimaal gebruik te maken van de mogelijkheden van meervoudig gebruik. Een fietsparkeervoorziening voor bewoners is uitgesloten van meervoudig gebruik omdat deze parkeerplaatsen exclusief voor bewoners beschikbaar moeten zijn. Bij toepassing van meervoudig gebruik moet rekening worden gehouden met de ontwerprichtlijnen kwaliteit fietsparkeerplaatsen en -stallingen zoals opgenomen in Bijlage 4. Niet alle doelgroepen lenen zich ervoor om gemengd te worden omdat de wensen van de doelgroep uiteen lopen.

#### **Parkeernormen**

In bijlage 2 staan fietsparkeernormen voor een groot aantal functies. Deze fietsparkeernormen zijn gebaseerd op de fietsparkeerkencijfers van CROW en aangepast op basis van lokale ervaringscijfers. Ten opzichte van CROW is de waarde 3/4 van de bandbreedte sterk stedelijk aangehouden vanwege de ambitie op het gebied van de mobiliteitstransitie. Het kan voorkomen dat een functie geen parkeernorm heeft. Dan geldt de parkeernorm voor de meest vergelijkbare functie of de meest recente fietsparkeerkencijfers van CROW.

In de parkeernormenlijst in bijlage 2 staat een paar keer de afkorting 'n.v.t.'. Dit betekent dat het CROW voor die functie, in dat gebied, geen fietsparkeerkencijfer heeft. Ook kan het voorkomen dat een functie niet in de lijst voorkomt. Wanneer bij een functie 'n.v.t.' staat of een functie komt niet in de lijst voor en een parkeernorm is toch nodig, dan gaat de gemeente als volgt te werk:

1. Kan de gemeente voor de gevraagde functie een parkeernorm voor een vergelijkbare functie gebruiken uit de tabel of uit de meest recente fietsparkeerkencijfers van het CROW?
2. Als 1 niet mogelijk is: kan de gemeente voor de gevraagde functie de parkeernorm gebruiken voor dezelfde functie in het meest vergelijkbare gebied?

Als 1 en 2 niet mogelijk zijn: er is maatwerk nodig om een parkeernorm vast te stellen. Bij een maatwerkoplossing dient de aanvrager aan te tonen met een (vergelijkend) onderzoek welke parkeernorm toepasbaar is. Het college van B&W beoordeelt dit (vergelijkend) onderzoek en bepaalt of de onderbouwing toereikend is.

De fietsparkeernormen per functie bestaan uit een gebruikersaandeel en een bezoekersaandeel. Voor woningen zijn deze apart gespecificeerd, omdat het gebruikersaandeel voor wonen volgt uit het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl), voorheen Bouwbesluit. Voor de overige functies betreft het totaalnormen. Het gebruikersaandeel wordt bijvoorbeeld gevormd door leerkrachten, medewerkers van horecavoorzieningen en bewoners.

#### **Salderen**

Gebouwen kunnen een andere functie krijgen. Meestal beschikt een gebouw al over bestaande fietsparkeerplaatsen, in de openbare ruimte of op eigen terrein. Bij functiewijzigingen van bestaande gebouwen wordt rekening gehouden met beperkte mogelijkheden om aanvullende voorzieningen te eisen. In het geval van functiewijziging van gebouwen wordt de fietsparkeervraag van de bestaande functie daarom afgetrokken van de fietsparkeervraag van de nieuwe functie. Hierbij wordt eveneens rekening gehouden met aanwezigheidspercentages. Alleen het verschil aan fietsparkeerplaatsen moet dus worden gerealiseerd. Het eventuele fietsparkeertekort in de bestaande situatie hoeft dus niet opgelost te worden. Dit principe heet salderen. Bij sloop/nieuwbouw is dit niet mogelijk en moet de fietsparkeervraag voor de nieuwe functie worden gerealiseerd.

#### **Kwaliteit fietsparkeeroplossing**

De fietsparkeerplaatsen worden op eigen terrein aangebracht, tenzij dat door plaatselijke fysieke omstandigheden onmogelijk of onwenselijk is. Het gebruikersaandeel wordt opgelost in een overdekte voorziening die afgesloten is, en het bezoekersgedeelte in een openbaar toegankelijke voorziening nabij de ingang van het pand. Indien fietsparkeerplaatsen in het openbaar gebied worden geplaatst moeten ze voldoen aan de eisen uit het Handboek inrichting openbare ruimte (HIOR), zie <https://www.amersfoort.nl/handboek-inrichting-openbare-ruimte>

Bij woningen zijn voor het fietsparkeren door bewoners de regels landelijk vastgelegd in het Bbl. In dit besluit is vastgelegd dat bij woningen een (individuele) berging moet worden gerealiseerd waar ook fietsen in kunnen worden gestald. Een gelijkwaardig alternatief is eveneens mogelijk. Om dit gelijkwaardige alternatief bij appartementen te standaardiseren geldt de Amersfoortse Bouwbrief. In deze Bouwbrief is opgenomen aan welke eisen moet worden voldaan om te kunnen spreken van een gelijkwaardig alternatief. In de Bouwbrief zijn eisen opgenomen ten aanzien van het aantal fietsparkeerplaatsen, de maatvoering en vormgeving. Op deze wijze is geborgd dat bij woningen voldoende en kwalitatief goede fietsparkeervoorzieningen worden gerealiseerd.

Fietsen zijn er in alle soorten en maten. Daarom hebben we speciale aandacht voor fietsen met afwijkende maten. Ook brom- en snorfietsen, fatbikes, speedpedelecs, driewielers, bakfietsen en dergelijke moeten op een goede manier kunnen worden geparkeerd. Hiervoor moet in de voorziening zogeheten vrije ruimte worden gereserveerd. Dit zijn gemarkeerde vakken waar een brom- of snorfiets of bakfiets geparkeerd kan worden. Daarom gelden eisen aan het formaat van de fietsparkeerplaatsen.

Naast de elektrische auto is ook het aantal elektrische fietsen of elektrische brom- en snorfietsen de afgelopen jaren sterk gestegen. Bij elektrische fietsen is de accu over het algemeen draagbaar, voor de fietsen met sterk afwijkende maten geldt dat niet. Het is van belang om in een voorziening bij de stallingsplaatsen voor sterk afwijkende fietsachtige voertuigen laadinfrastructuur aan te brengen zodat fietsers een accu kunnen opladen.

De gemeente hanteert ontwerprichtlijnen voor de kwaliteit en goede inpassing van fietsparkeervoorzieningen op eigen terrein. Deze ontwerprichtlijnen zijn leidend voor het ontwerp en de inrichting van de fietsparkeervoorziening. De richtlijnen zorgen ervoor dat de fietsparkeerplaatsen ook daadwerkelijk gebruikt worden. Voor het ontwerp van fietsparkeervoorzieningen gelden de volgende basisontwerp-principes:

- de fiets staat op de best mogelijke locatie;
- een eenvoudig toegankelijke voorziening voor alle doelgroepen;
- passende, kwalitatieve fietsparkeervoorzieningen voor iedereen;
- een aantrekkelijke en sociaal veilige fietsparkeervoorziening.

In bijlage 4 staat toegelicht hoe deze principes kunnen worden ingevuld.

#### **Afronden**

Bij bepalen van de parkeereis ronden we boven de 0,1 naar boven af aan het eind van de berekening (dus niet per tussenstap) op hele getallen en onder de 0,1 naar beneden. Het afronden wordt aan de hand van twee voorbeelden toegelicht.

- Bij een parkeereis van bijv. 8,85 parkeerplaatsen, wordt dit afgerond naar 9.
- Bij een parkeereis van bijv. 8,08 parkeerplaatsen, wordt dit afgerond naar 8.

#### **Vrijstelling**

Bij kleine ontwikkelingen, ongeacht de locatie, waar de (eventueel gecorrigeerde) fietsparkeervraag voor bezoekers niet groter is dan 3 fietsparkeerplaatsen is het niet nodig deze fietsparkeerplaatsen te realiseren. Het uitgangspunt is dat bezoekers hun fiets zonder hinder van het overige verkeer (voetgangers) op of grenzend aan het eigen terrein van de bestemming kunnen parkeren. Voor de parkeerplaatsen voor vaste gebruikers (bewoners, personeel of scholieren) geldt dit niet. De fietsparkeerplaatsen voor vaste gebruikers dient op eigen terrein gerealiseerd te worden.

In de Binnenstad hoeft de fietsparkeerparkeervraag voor bezoekers bij ontwikkelingen van maximaal 750 m<sup>2</sup> bvo, niet door de aanvrager te worden opgelost. De gemeente Amersfoort zorgt voor voldoende fietsparkeerplaatsen rekening houdend met het gebruik en inrichting van de openbare ruimte van de Binnenstad. Het is daarbij eveneens mogelijk dat bezoekers de fiets in een van de openbare fietsenstallingen parkeren. Voor de parkeerplaatsen voor vaste gebruikers (bewoners, personeel of scholieren) geldt deze mogelijkheid niet. Het gebruikersaandeel van de fietsparkeereis dient op eigen terrein gerealiseerd te worden.

#### **Toelichting Artikel 5 - Afwijken fietsparkeereis**

Er kan sprake zijn van omstandigheden waardoor de fietsparkeernorm(en) kunnen leiden tot een tekort of overschot aan fietsparkeerplaatsen. In dat geval kan het college van B&W besluiten om geheel of gedeeltelijk af te wijken van de fietsparkeereis. De aanvrager levert hiervoor een onderbouwing aan. Een voorbeeld van zo'n reden is als het fietsgebruik van de beoogde doelgroep aantoonbaar afwijkend is van het fietsgebruik van de norm doelgroep. Te denken valt aan medewerkers van bedrijven die aantoonbaar niet op fietsafstand van de locatie woonachtig zijn.

## **Toelichting Artikel 6 - Autoparkeereis**

De autoparkeereis is het uiteindelijk aantal toe te voegen autoparkeerplaatsen ten behoeve van een bouwontwikkeling. De autoparkeereis wordt opgebouwd op basis van de autoparkeervraag. De autoparkeervraag wordt bepaald op grond van de autoparkeernormen per functie in het betreffende gebied waarin de bouwontwikkeling plaatsvindt. Daarbij wordt bij het bepalen van de autoparkeervraag ook rekening gehouden met het maatgevende moment per functie, om zodoende optimaal gebruik te maken van de mogelijkheden van meervoudig gebruik.

### **Meervoudig gebruik van parkeerplaatsen**

Indien binnen de ontwikkeling verschillende functies worden gerealiseerd, is het mogelijk rekening te houden met meervoudig gebruik van parkeerplaatsen waardoor per saldo minder parkeerplaatsen benodigd zijn dan voor elke functie afzonderlijk wordt berekend. Dit geldt bijvoorbeeld als parkeerplaatsen overdag door werkenden en 's avonds door bewoners kunnen worden gebruikt. Om dit te borgen wordt in het Omgevingsplan opgenomen dat de voor meervoudig gebruik meegerekende parkeercapaciteit voor alle gebruikers van het plan toegankelijk is. Dat betekent dat exclusief voor functies of doelgroepen gereserveerde parkeerplaatsen daarvan geen deel uitmaken, bijvoorbeeld parkeerplaatsen die worden meeverkocht met de woning. Bij gereserveerde parkeerplaatsen voor specifieke doelgroepen verminderen de mogelijkheden voor dubbelgebruik van de te realiseren parkeercapaciteit.

Uitzondering hierop zijn woningbouwontwikkelingen. Bij woningbouwontwikkelingen levert dubbelgebruik van parkeerplaatsen door bewoners en hun bezoek geen reductie op de parkeervraag. Reden hiervoor is dat te vaak de parkeerplaatsen die voor bezoekers benodigd zijn, toch door bewoners worden gebruikt.

### **Parkeernormen**

In bijlage 6 staan autoparkeernormen voor een groot aantal functies. De parkeernormen voor autoparkeren zijn gebaseerd op het daadwerkelijke autobezit in Amersfoort en op de CROW-parkeerkcijfers (categorie sterk stedelijk, minimum waarde) en aangepast op basis van lokale ervaringscijfers.

In de omgeving van treinstation Amersfoort Centraal geldt voor kantoren een lagere parkeernorm dan in andere gebieden. De waarde bedraagt 0,65 parkeerplaatsen per 100 m<sup>2</sup> bvo. De inzet van mobiliteitsalternatieven ter invulling van een deel van de parkeereis als gevolg van de nabijheid van het treinstation is mogelijk. Dit betreft het gebied zone 1 uit bijlage 8.

In de parkeernormenlijst in bijlage 6 staat een paar keer de afkorting 'n.v.t.'. Dit betekent dat het CROW voor die functie, in dat gebied, geen parkeerkcijfer heeft. Ook kan het voorkomen dat een functie niet in de lijst voorkomt. Wanneer bij een functie 'n.v.t.' staat of een functie komt niet in de lijst voor en een parkeernorm is toch nodig, dan gaat de gemeente als volgt te werk:

3. Kan de gemeente voor de gevraagde functie een parkeernorm voor een vergelijkbare functie gebruiken uit de tabel of uit de meest recente parkeerkcijfers van het CROW?
4. Als 1 niet mogelijk is: kan de gemeente voor de gevraagde functie de parkeernorm gebruiken voor dezelfde functie in het meest vergelijkbare gebied?
5. Als 1 en 2 niet mogelijk zijn: er is maatwerk nodig om een parkeernorm vast te stellen. Bij een maatwerkoplossing dient de aanvrager aan te tonen met een (vergelijkend) onderzoek welke parkeernorm toepasbaar is. Het college van B&W beoordeelt dit (vergelijkend) onderzoek en bepaalt of de onderbouwing toereikend is.

De autoparkeernormen per functie bestaan uit een gebruikersaandeel en een bezoekersaandeel. Voor woningen zijn deze apart gespecificeerd. Voor de overige functies betreft het totaalnormen waarbij het bezoekersaandeel in een percentage van de totaalnorm is uitgedrukt. Het gebruikersaandeel wordt bijvoorbeeld gevormd door leerkrachten, medewerkers van horecavoorzieningen en bewoners.

### **Salderen**

Gebouwen kunnen een andere functie krijgen. Meestal beschikt een gebouw al over bestaande autoparkeerplaatsen, in de openbare ruimte of op eigen terrein. Bij transformatie, herbestemming en functiewijziging van bestaande gebouwen wordt rekening gehouden met beperkte mogelijkheden om aanvullende voorzieningen te eisen. Ditzelfde geldt bij sloop/nieuwbouw ontwikkelingen van maatschappelijke functies. In het geval van functiewijziging van gebouwen of sloop/nieuwbouw van maatschappelijke functies wordt de autoparkeervraag van de bestaande functie (berekend met de vigerende parkeernormen en rekening houdend met de vastgelegde parkeeroplossing conform de eerder verleende omgevingsvergunning) daarom afgetrokken van de autoparkeervraag van de nieuwe functie. Hierbij wordt eveneens rekening gehouden met aanwezigheidspercentages. Alleen het verschil aan autoparkeerplaatsen moet dus worden gerealiseerd, omdat het maatgevend moment van de nieuwe functie op een (heel) ander tijdstip kan liggen. Het eventuele autoparkeertekort in de bestaande situatie hoeft



dus niet opgelost te worden. Dit principe heet salderen. Bij de overige bouwontwikkelingen, sloop/nieuwbouw van niet-maatschappelijke voorzieningen en uitbreiding van functies geldt dit niet en moet de autoparkeervraag voor de nieuwe functie worden gerealiseerd.

### Rekenvoorbeelden

Een bestaand kantoorgebouw van 300 m<sup>2</sup> bvo in de schil wordt getransformeerd tot een restaurant. Het kantoorgebouw heeft geen eigen parkeergelegenheid (dus geen parkeerplaatsen binnen het plangebied). De parkeeroplossing van het kantoorgebouw was gelegen in de openbare ruimte.

De berekening van de parkeereis is dan als volgt:

- Parkeereis nieuwe functie  
300 m<sup>2</sup> bvo restaurant x parkeernorm (4,0/100) = 12,0 parkeerplaatsen.
- Parkeereis oude situatie:  
300 m<sup>2</sup> bvo kantoor x parkeernorm (1,3/100) = 3,9 parkeerplaatsen.

Omdat de parkeeroplossing in de openbare ruimte is gelegen moet eveneens worden gekeken naar de aanwezigheidspercentages zoals opgenomen in bijlage 3.

| functie         | par-<br>kee-<br>reis | werk-<br>dag-<br>och-<br>tend | werk-<br>dag-<br>mid-<br>dag | werk-<br>dag-<br>avond | werk-<br>dag-<br>nacht | koop-<br>avond | vrij-<br>dag-<br>mid-<br>dag | vrij-<br>dag-<br>avond | zater-<br>dag-<br>mid-<br>dag | zater-<br>dag-<br>avond | zon-<br>dag-<br>mid-<br>dag |
|-----------------|----------------------|-------------------------------|------------------------------|------------------------|------------------------|----------------|------------------------------|------------------------|-------------------------------|-------------------------|-----------------------------|
| restau-<br>rant | 12,00                | 3,60                          | 4,80                         | 9,60                   | 0,00                   | 9,60           | 7,20                         | 10,80                  | 8,40                          | 12,00                   | 4,80                        |
| kantoor         | 3,90                 | 3,90                          | 3,90                         | 0,20                   | 0,00                   | 0,20           | 2,34                         | 0,00                   | 0,00                          | 0,00                    | 0,00                        |
| saldo           | 8,10                 | -0,30                         | 0,90                         | 9,41                   | 0,00                   | 9,41           | 4,86                         | 10,80                  | 8,40                          | 12,00                   | 4,80                        |

Uit de tabel blijkt dat de maatgevende momenten van beide functies verschillend liggen. Op het maatgevende moment (zaterdagavond) bedraagt de extra parkeervraag 12 parkeerplaatsen. De autoparkeereis van het restaurant is dan 12,00 parkeerplaatsen.

### Afronden

Bij bepalen van de parkeereis ronden we boven de 0,1 naar boven af aan het eind van de berekening (dus niet per tussenstap) op hele getallen en onder de 0,1 naar beneden. Het afronden wordt aan de hand van twee voorbeelden toegelicht.

- Bij een parkeereis van bijv. 8,85 parkeerplaatsen, wordt dit afgerond naar 9.
- Bij een parkeereis van bijv. 8,08 parkeerplaatsen, wordt dit afgerond naar 8.

### Toelichting Artikel 7 - Mogelijkheden om af te wijken van de parkeereis

In bepaalde omstandigheid is het mogelijk om af te wijken van de parkeereis. De mogelijkheden zijn hiervoor per gebied verschillend omdat de parkeersituatie eveneens verschillend is. In de ontwikkelgebieden is het niet mogelijk om af te wijken van de parkeereis.

#### Kleine ontwikkelingen

In veel gevallen is het bij kleine ontwikkelingen (met een totale parkeereis van 3 of minder parkeerplaatsen) in de bestaande stad technisch ingewikkeld en daardoor duur om parkeerplaatsen te realiseren op eigen terrein. Om dit soort kleine bouwplannen niet te frustreren hoeft de parkeereis niet te worden gerealiseerd. De adressen worden wel uitgesloten van de aanvraag van een parkeervergunning.

#### Functiewijziging

Bij verbouwplannen en functiewijzigingen is het vaak fysiek niet mogelijk of stedenbouwkundig onwenselijk om parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. Om verbouwplannen en bijvoorbeeld transformaties van winkel naar horeca niet te frustreren, hoeft in de gebieden met gereguleerd parkeren (Binnenstad, Schil en Rest bebouwde kom met gereguleerd parkeren) het gebruikersaandeel van niet-woonfuncties niet opgelost te worden. Wanneer het adres recht had op een parkeervergunning, blijft dit behouden. Nieuwe adressen worden wel uitgesloten van de aanvraag van een parkeervergunning.

#### Binnenstad

In de Binnenstad wil de gemeente niet meer autobewegingen toelaten dan strikt noodzakelijk zijn, zodat dit prettige gebieden zijn voor bewoners en bezoekers om te lopen en te verblijven. In de omgeving

van de Binnenstad en op termijn ook de Stadsrandhubs zijn voldoende parkeervoorzieningen voor bezoekers om de auto te parkeren. Tevens bestaat de mogelijkheid om een parkeerabonnement af te sluiten, waardoor de bewoners van een ontwikkeling die een auto bezitten deze in de buurt van hun woning kunnen parkeren. De adressen worden wel uitgesloten van de aanvraag van een parkeervergunning. Voor het gebruikersaandeel van bedrijven en voorzieningen geldt deze afwijkingsmogelijkheid niet.

#### ***Parkeernorm niet passend***

Er kan sprake zijn van omstandigheden waardoor de autoparkeernorm(en) kunnen leiden tot een tekort of overschot aan autoparkeerplaatsen. In dat geval kan het college van B&W besluiten om geheel of gedeeltelijk af te wijken van de autoparkeereis. De aanvrager levert hiervoor een onderbouwing aan. Hiervan kan bijvoorbeeld sprake zijn bij bijzondere woonvormen of als de functie lokaal georiënteerd is en het verzorgingsgebied binnen 10 minuten fietsen heeft. In dat laatste geval komen minder bezoekers met de auto en meer bezoekers met de fiets. De parkeernorm van deze functies kan met maximaal 30% worden verlaagd. Dit percentage is gebaseerd op het verschil in parkeerkencijfers van CROW tussen een buurtsupermarkt en full-servicesupermarkt.

#### **Toelichting Artikel 8 - Inzet van mobiliteitsalternatieven ter invulling van (een deel van) de autoparkeereis**

Ontwikkelaars hebben verschillende opties voor alternatieve invulling van de autoparkeereis. Het is toegestaan om verschillende alternatieve invullingen naast elkaar in te zetten, zolang de opgetelde korting op de parkeereis niet hoger wordt dan 100%. Er kan dus geen negatieve parkeeropgave ontstaan.

#### ***Mobiliteitsplan***

Voor iedere bouwontwikkeling geldt bij alternatieve invullingen van de parkeereis de verplichting om met een mobiliteitsplan te onderbouwen dat de toegepaste mobiliteitsalternatieven voor de betreffende doelgroepen ook daadwerkelijk een invulling zijn van de parkeereis. In dit plan neemt de aanvrager op hoe mobiliteit voor de ontwikkeling duurzaam en langdurig wordt geregeld en hoe wordt gewaarborgd dat de extra mobiliteitsbehoefte niet wordt afgewenteld op de omgeving. Ook staat hierin welke doelgroepen toegang hebben tot welke mobiliteitsoplossingen, op welke wijze zij toegang hebben (onder meer kosten) en op welke wijze huidige en toekomstige belanghebbenden daarover worden geïnformeerd. Een belangrijk aspect hierbij is hoe wordt voorzien in mobiliteit voor mensen met een beperking en mensen met een laag besteedbaar inkomen als die in de verdeling van parkeerplaatsen niet in aanmerking komen voor een parkeerplaats.

Met het mobiliteitsplan stimuleren we ontwikkelaars om na te denken over oplossingen die niet alleen op papier volstaan, maar ook in praktijk goed zullen werken. De ontwikkelaar kan bijvoorbeeld vastleggen dat de Vereniging van eigenaars in de toekomst verantwoordelijk is voor onderhoud en toewijzing van parkeerplaatsen, en dit via een kettingbeding en kwalitatieve verplichting regelen en (o.a. daarmee) ook zorgen dat toekomstige gebruikers op de hoogte zijn van de mogelijkheden voor parkeren. De ontwikkelaar en bijvoorbeeld de aanbieder van plekken in een particuliere garage kunnen verplichtingen vastleggen in een driepartijenovereenkomst met de gemeente. Het mobiliteitsplan is uitgebreider naarmate het om een uitgebreider mobiliteitsconcept gaat.

Het mobiliteitsplan wordt opgesteld voorafgaand aan de aanvraag van een omgevingsvergunning. Bij de aanvraag omgevingsvergunning wordt getoetst of de onderbouwing in het mobiliteitsplan redelijkerwijs aannemelijk is. Het (uitvoeren van het) mobiliteitsplan kan (deels) als voorwaarde aan de omgevingsvergunning worden gekoppeld. Na de aanvraag van een omgevingsvergunning gaat er enige tijd overheen voordat de bouw is afgerond en de woningen worden opgeleverd. Het is daarom vereist om in het mobiliteitsplan op te nemen dat vóór oplevering van de woningen (bijvoorbeeld een half jaar) een inventarisatie plaatsvindt onder toekomstige bewoners over hun deelmobiliteitsbehoefte en hoe dit wordt gebruikt bij het vaststellen van het definitieve aanbod van deelmobiliteit bij oplevering van de woningen. Dit moment van communicatie kan ook worden gebruikt om toekomstige bewoners te wijzen op de mogelijkheid om zich aan te melden bij mobiliteitsaanbieders.

#### ***Fietsen***

In gebieden waar parkeerregulering van kracht is, mag de autoparkeereis worden gereduceerd wanneer extra ruimte wordt aangelegd voor fietsen die potentieel een auto kunnen vervangen (bijvoorbeeld een eigen bakfiets, elektrische fiets of scooter). Door de fiets een betere positie te geven ten opzichte van de auto en meer ruimte te bieden aan tweewielers die een auto kunnen vervangen kan de parkeernorm op een alternatieve manier worden ingevuld. Dit is mogelijk voor maximaal 10% van de parkeernorm voor zowel woon- als niet-woonfuncties. In de Amersfoortse Bouwbrief en in deze beleidsregels zijn ook al kwaliteitseisen voor fietsparkeerplaatsen opgenomen. De extra kwaliteit van deze alternatieve invulling van de autoparkeereis komt bovenop de reguliere kwaliteitseisen en is bedoeld voor privé-voertuigen.

### **Treinstation**

In de buurt van een treinstation zijn meer mobiliteitsalternatieven voorhanden en kan een deel van de mobiliteitsbehoefte anders worden ingevuld. Dichtbij het station is een extra verlaging van de automobilititeit mogelijk vanwege de potentie van reizen met het openbaar vervoer. Afhankelijk van de afstand tot het station is een reductie op de parkeereis mogelijk. In bijlage 8 zijn deze gebieden opgenomen. Waarbij zone 1 op loopafstand van het treinstation is gelegen (tot circa 800 meter) en zone 2 op fietsafstand (tot circa 1.600 meter).

### **Deelmobiliteit**

Een gedeelte van de parkeereis voor woningen mag worden ingevuld met de inzet van deelmobiliteit. Voor de schil is dit maximaal 20% en voor LES en Hoefkwartier is dat minimaal 10% en maximaal 30% (zie artikel 12 onder 3c). De genoemde percentages gelden alleen voor het bewonersdeel van de parkeereis. Er moet deelmobiliteit worden ingezet voor het deel van het aantal parkeerplaatsen wat niet gerealiseerd wordt. Om dit te bepalen wordt het deel (percentage) waarmee de parkeereis met deelmobiliteit wordt ingevuld toegepast op de parkeereis van de totale ontwikkeling. Vervolgens wordt aan de hand van de vervangingsratio van 1:14 (waarbij 1 gereserveerde deelauto parkeerplaats 14 reguliere parkeerplaatsen vervangt) het aantal benodigde gereserveerde deelauto parkeerplaatsen berekend. De vervangingsratio van 1:14 is gebaseerd op een studie van Goudappel op basis van een representatieve enquête onder Greenwheels gebruikers d.d. 1 november 2023, zie [De impact van station-based autodelen](#). Hieronder zijn een aantal rekenvoorbeelden opgenomen.

### **Rekenvoorbeelden**

In de Schil worden woningen gebouwd met een parkeereis van 1000 parkeerplaatsen. Van de parkeereis wordt 20% ingevuld met deelmobiliteit. De 20% deelmobiliteit vertegenwoordigt in dit geval 200 parkeerplaatsen die niet gerealiseerd hoeven te worden ( $1.000 \times 20\%$ ). Voor deze alternatieve invulling moeten aanvullend  $200 / 14 = 15$  gereserveerde deelauto parkeerplaatsen worden gerealiseerd. In dit voorbeeld geldt dat binnen de ontwikkeling met inzet van deelmobiliteit 815 ( $1.000 \times 80\% + 15$ ) parkeerplaatsen gerealiseerd dienen te worden. Bij oplevering van het gebouw dienen dan minimaal 8 ( $15 \times 50\%$ ) deelauto's aanwezig te zijn.

Binnen het ontwikkelgebied Langs Eem en Spoor worden woningen gebouwd een parkeereis van 1.000 parkeerplaatsen. Maximaal 50% van de parkeerplaatsen mag gerealiseerd worden. Om dit in te vullen wordt 25% ingevuld met de aanwezigheid van een station en 25% met deelmobiliteit. De 25% deelmobiliteit vertegenwoordigt in dit geval 250 parkeerplaatsen die niet gerealiseerd hoeven te worden ( $1.000 \times 25\%$ ). Voor deze alternatieve invulling moeten aanvullend  $250 / 14 = 18$  gereserveerde deelauto parkeerplaatsen worden gerealiseerd. In dit voorbeeld geldt dat binnen de ontwikkeling 518 ( $1.000 \times 50\% + 18$ ) parkeerplaatsen gerealiseerd dienen te worden. Bij oplevering van het gebouw dienen dan minimaal 9 ( $18 \times 50\%$ ) deelauto's aanwezig te zijn.

Binnen het ontwikkelgebied Langs Eem en Spoor worden woningen gebouwd met een parkeereis van 480 parkeerplaatsen. Maximaal 50% van de parkeerplaatsen mag gerealiseerd worden. Om dit in te vullen wordt 15% ingevuld met de aanwezigheid van een station, 30% met deelmobiliteit en 5% met extra kwaliteit fiets. De 30% deelmobiliteit vertegenwoordigt in dit geval 144 parkeerplaatsen die niet gerealiseerd hoeven te worden ( $480 \times 30\%$ ). Voor deze alternatieve invulling moeten aanvullend  $144 / 14 = 11$  gereserveerde deelauto parkeerplaatsen worden gerealiseerd. In dit voorbeeld geldt dat binnen de ontwikkeling 251 ( $480 \times 50\% + 11$ ) parkeerplaatsen gerealiseerd dienen te worden. Bij oplevering van het gebouw dienen dan minimaal 6 ( $11 \times 50\%$ ) deelauto's aanwezig te zijn.

In de Schil worden sociale huurappartementen gebouwd met een parkeereis van 250 parkeerplaatsen. Van de parkeereis wordt 20% ingevuld met deelmobiliteit. De 20% deelmobiliteit vertegenwoordigt in dit geval 50 parkeerplaatsen die niet gerealiseerd hoeven te worden ( $250 \times 20\%$ ). Voor deze alternatieve invulling moeten aanvullend  $50 / 14 = 4$  gereserveerde deelauto parkeerplaatsen worden gerealiseerd. In dit voorbeeld geldt dat binnen de ontwikkeling met inzet van deelmobiliteit 204 ( $250 \times 80\% + 4$ ) parkeerplaatsen gerealiseerd dienen te worden. Bij oplevering van het gebouw dienen dan minimaal 2 ( $4 \times 50\%$ ) deelauto's aanwezig te zijn.

Er wordt geëist dat bij oplevering van de woningen op minimaal de helft van de gereserveerde deelauto parkeerplaatsen deelmobiliteit aangeboden wordt. Voor het bepalen van de daadwerkelijke behoefte aan deelmobiliteit kan slechts een inschatting worden gemaakt op basis van verschillende type woningen en doelgroepen. Hiervoor kan onderstaande tabel als richtlijn worden gebruikt.

| Doelgroepen   | Aantal deelauto's bij parkeernorm tussen 0,2 en 0,5* | Aantal deelauto's per bij parkeernorm tussen 0,5 en 1,0* | Aantal deelauto's bij parkeernorm van 1,0 of hoger* |
|---------------|------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|
| Jongeren      | 3                                                    | 2                                                        | 1,5                                                 |
| Gezinnen      | 2,5                                                  | 1,5                                                      | 0,5                                                 |
| Empty nesters | 2                                                    | 1,5                                                      | 1                                                   |
| Sociaal       | 1                                                    | 0,5                                                      | 0,5                                                 |

\* Aantallen zijn per 100 woningen

De cijfers uit bovenstaande tabel zijn gebaseerd op landelijke referentiecijfers. Er wordt een relatie gelegd tussen de gemiddelde parkeernorm per doelgroep en het aantal deelauto's, omdat er meer behoefte is aan deelauto's bij een lagere parkeernorm. De tabel gaat alleen over deelauto's. Het kan nodig zijn om aanvullend ook andere vormen van deelmobiliteit aan te bieden.

Het type deelmobiliteit (deelauto's, deeltweewielers e.d.) dat passend is voor de doelgroep en welke aantallen benodigd zijn, dient te worden onderbouwd in het mobiliteitsplan. In het mobiliteitsplan moet ook aandacht worden gegeven aan de wijze van monitoring en de mogelijkheid van het kunnen op- en afschalen bij een afwijkende of veranderende behoefte.

Het kunnen berekenen van het aantal benodigde gereserveerde deelauto's is bedoeld om in de ontwerpfase al rekening te kunnen houden met een bepaalde ruimtevraag. Over de benodigde inzet per type doelgroep zijn, ook landelijk, nog geen volledig betrouwbare cijfers bekend. Daarom kan slechts een inschatting gemaakt worden van de mobiliteitsbehoeften van de toekomstige bewoners. Via monitoring en landelijk onderzoek brengen we op basis van de kenmerken van de doelgroepen, eventueel een enquête (als al duidelijk is wie de bewoners worden) en referentiecijfers op vergelijkbare locaties (eventueel in andere steden) de normen zoveel mogelijk in overeenstemming met het daadwerkelijk gebruik. Hierbij kan ook gebruik worden gemaakt van ervaringen en inzichten van de aanbieders van deelmobiliteit.

#### ***Parkeren buiten eigen terrein op grote afstand***

Het is alleen mogelijk om de parkeereis (gedeeltelijk) buiten loopafstand op te lossen als de ontwikkellocatie binnen het bereik van een bestaande of geplande Stadsrandhub ligt. We geven op een plattegrond aan voor welke locaties dit geldt (op dit moment zijn deze locaties nog niet bekend).

#### **Toelichting Artikel 9 - Voorzien in de autoparkeereis**

In de Binnenstad wil de gemeente niet meer autobewegingen toelaten dan strikt noodzakelijk zijn, zodat dit prettige gebieden zijn voor bewoners en bezoekers om te lopen en te verblijven. Daarom mogen in de Binnenstad niet meer parkeerplaatsen dan berekend met de parkeernorm worden gerealiseerd. In de Schil en Rest bebouwde kom mogen wel meer parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Zoals in de Omgevingsvisie is opgenomen zet de gemeente Amersfoort in op actieve en publieke mobiliteit. Daarom geldt in de gebieden Schil en Rest bebouwde kom dat maximaal 20% meer parkeerplaatsen mogen worden gerealiseerd dan berekend met behulp van de parkeernorm. Alle parkeerplaatsen worden op eigen terrein gerealiseerd. De adressen worden conform de Beleidsregel POET (Parkeren op eigen terrein) en GROEP (Geen recht op parkeervergunning) op de adressenrestrictielijst gezet.

#### ***Mindervalideparkeren***

Gehandicaptenparkeerplaatsen liggen verspreid over de stad. Voertuigen met een gehandicaptenparkeerkaart mogen gebruikmaken van deze parkeerplaatsen. De 5%-regel geldt alleen indien de parkeereis meer dan 15 parkeerplaatsen bedraagt en de 2%-regel bij minimaal 40 parkeerplaatsen. Dit om leegstand van aangelegde gehandicaptenparkeerplaatsen zo veel mogelijk te voorkomen. Indien het aannemelijk is dat bij een bepaalde functie relatief meer mindervaliden komen, zoals bijvoorbeeld bij een gezondheidscentrum, dient maatwerk toegepast te worden.

Een parkeerplaats die wordt ingericht als algemene gehandicaptenparkeerplaats is een invulling van de parkeereis. Het is dus niet nodig om deze parkeerplaats als extra parkeerplaats aan te leggen.

#### ***Minder parkeerplaatsen dan de parkeereis***

Bij het optimale ontwerp van een parkeervoorziening is het aantal parkeerplaatsen dat gerealiseerd kan worden niet altijd gelijk aan de parkeereis. Om te voorkomen dat binnen een parkeervoorziening parkeerplaatsen worden ingetekend die in de praktijk niet benut kunnen worden, hebben we een mogelijkheid opgenomen om maximaal 5% minder parkeerplaatsen (met een absoluut maximum van 5) aan te leggen dan de parkeereis voorschrijft.

**Benutten parkeerplaatsen elders**

Het is niet altijd mogelijk dat de autoparkeereis (volledig) op eigen terrein mag of kan worden voorzien. In die gevallen is het mogelijk om gebruik te maken van onbenutte parkeerplaatsen in de directe omgeving. Voor het gebruikersaandeel van de parkeereis (bewoners en personeel) betreffen dit parkeerplaatsen op (andermans) eigen terrein of openbare parkeervoorzieningen die op loopafstand zijn gelegen. Voor bezoekers is het minder eenvoudig om afspraken te maken over het parkeren op andermans terrein. Het bezoekersaandeel mag daarom ook worden voorzien in een openbare parkeervoorziening of in openbaar gebied (Binnenstad en Ontwikkelgebieden uitgezonderd).

**Toelichting Artikel 10 - Kwaliteitseis autoparkeren****Loopafstanden**

De autoparkeerplaatsen moeten gelegen zijn binnen de in bijlage 9 opgenomen maximale loopafstanden. De loopafstand betreft de kortste route te voet over de openbare weg vanaf de (de ingang van de) parkeerlocatie naar de ingang van de bestemming, gemeten met Google Maps.

**Toelichting Artikel 11 - Autoparkeereis ontwikkelgebieden Langs Eem en Spoor en Hoefkwartier**

Zie toelichting bij Artikel 6 -

**Toelichting Artikel 12 - Inzet van mobiliteitsalternatieven ter invulling van (een deel van) de autoparkeereis ontwikkelgebieden Langs Eem en Spoor en Hoefkwartier**

Zie toelichting bij Artikel 8 -

**Toelichting Artikel 13 - Voorzien in autoparkeereis ontwikkelgebieden**

De ontwikkelgebieden Langs Eem en Spoor en Hoefkwartier zijn in de stad als gebieden aangewezen waar we op een andere manier omgaan met mobiliteit. Deze gebieden worden vanuit het perspectief van de voetganger en fietser ontwikkeld, bedoeld voor mensen met een lagere automobilititeit. In deze gebieden is het daarom mogelijk om de autoparkeervraag van woningen extra te reduceren. Dit doen we door een beperking op te leggen op het aantal parkeerplaatsen dat in een projectgebied gerealiseerd mag worden. Welk percentage geldt is afhankelijk van het ontwikkelgebied en de afstand tot het treinstation. Dit percentage geldt niet voor het bezoekersdeel bij woningen.

Het gedeelte van de parkeereis voor woningen dat niet met autoparkeerplaatsen mag worden ingevuld, dient te worden ingevuld met mobiliteitsalternatieven. Omdat de gebieden specifiek vanuit het perspectief van de voetganger en fietser worden ontwikkeld met het parkeren van de auto niet in de openbare ruimte maar zoveel mogelijk in collectieve parkeervoorzieningen op enige afstand van de woning, verwachten we dat het effect van de aanwezigheid van het treinstation in combinatie met deelmobiliteit groter is dan op andere locaties in de stad. Daarom geldt binnen de ontwikkelgebieden een hoger percentage van de parkeereis die met deze alternatieven kan worden ingevuld.

**Toelichting Artikel 14 - Kwaliteitseis autoparkeren ontwikkelgebieden**

Zie toelichting bij Artikel 10 -

**Toelichting Artikel 15 - Intrekken oude beleidsregel**

Ruimtelijke ontwikkelingen kunnen van (pre-)verkenning tot realisatie een looptijd van meerdere jaren hebben. Het moment van de aanvraag van een omgevingsvergunning is in principe leidend in de bepaling welke versie van de Beleidsregels Parkeernormen Amersfoort van toepassing is. Wordt de aanvraag gedaan na vaststelling van de Beleidsregels Parkeernormen Amersfoort door het college van burgemeester en wethouders, dan zijn deze beleidsregels van toepassing. Is een aanvraag om omgevingsvergunning voor de vaststelling van deze beleidsregels ingediend, dan zijn de Nota parkeernormen 2009, herzien 2020 en de Beleidsregels Toepassing Parkeernormen 2024 van toepassing. Echter indien er overeenkomsten of bijvoorbeeld een nota van inlichtingen door of namens het college van burgemeester en wethouders zijn vastgesteld voor het inwerking treden van de nieuwe beleidsregels en hierin bepalingen rond autoparkeren zijn overeengekomen die zouden leiden tot een andere autoparkeereis dan de autoparkeereis die zou voortvloeien uit deze beleidsregels, dan worden de oude beleidsregels gerespecteerd.

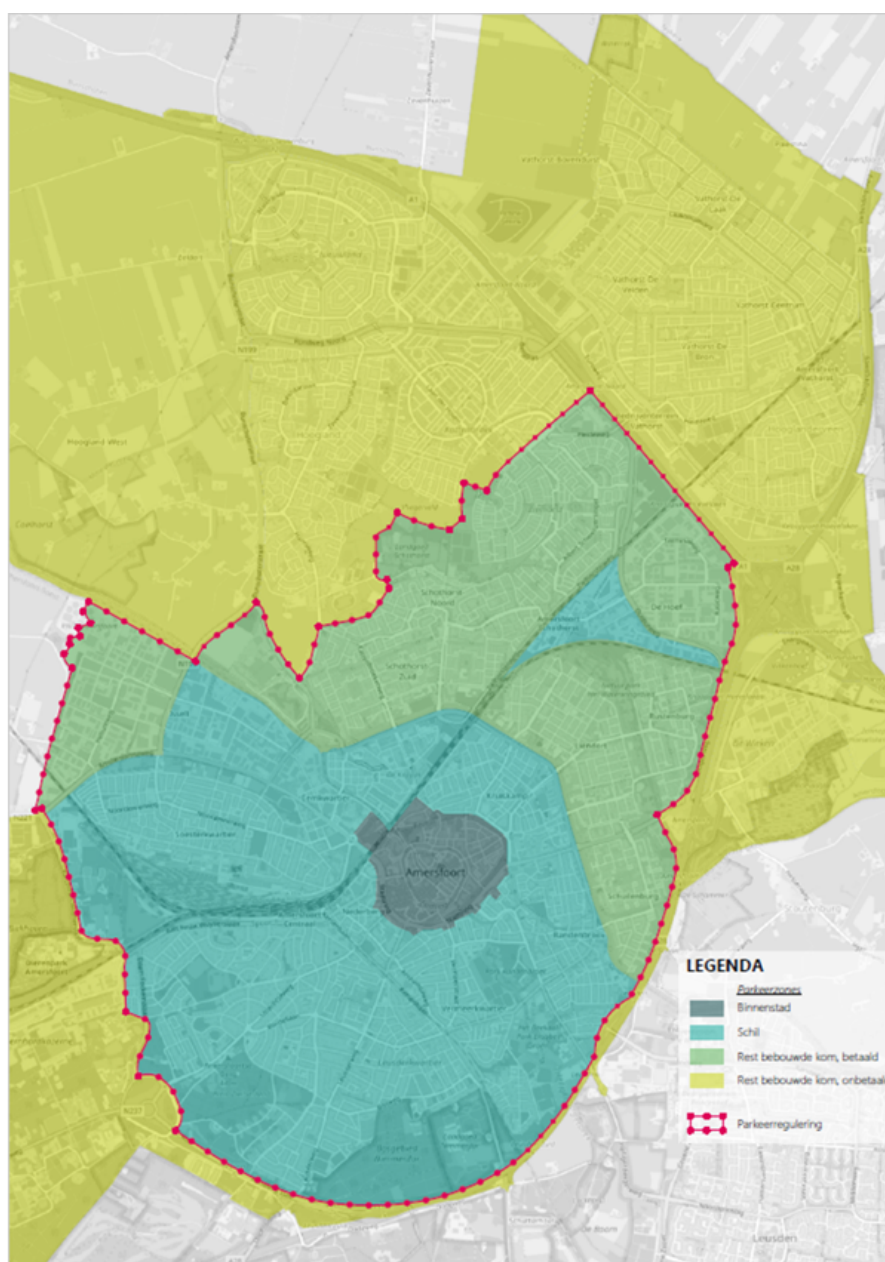
Mochten er zwaarwegende argumenten zijn vanuit het college van B&W om de nieuwe beleidsregels toe te passen bij een aanvraag om omgevingsvergunning die is gedaan voor de vaststelling van deze regels, dan kan hiertoe door het college van B&W worden besloten.



## Bijlagen

1. Kaart gebiedstypen
2. Fietsparkeernormen
3. Aanwezigheidspercentages
4. Kwaliteitseisen fietsparkeren
5. Kaart begrenzing ontwikkelgebieden
6. Autoparkeernormen
7. Rekenregels Kiss+Ride
8. Kaart begrenzing invloedsgebieden treinstations
9. Loopafstanden
10. Stroomschema inzet mobiliteitsalternatieven
11. Format Driepartijenovereenkomst
12. Format Driepartijenovereenkomst parkeren op afstand
13. Reductiefactoren parkeerplaatsen op eigen terrein

### 1. Kaart gebiedstypen



### 2. Fietsparkeernormen

| functie                                                                                   | binnenstad                                 | schil  | rest be-<br>bouwde<br>kom | eenheid                     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------|--------|---------------------------|-----------------------------|
| bewoners                                                                                  | <i>Opgenomen in Amersfoortse Bouwbrief</i> |        |                           |                             |
| Aandeel bezoekers bij wo-<br>ningen (komt bovenop het<br>kental per type woning)          | 0,30                                       | 0,30   | 0,25                      | voor bezoekers (per woning) |
| Kantoor (zonder baliefunc-<br>tie)                                                        | 1,85                                       | 1,25   | 1,15                      | (per 100 m2 bvo)            |
| Commerciële dienstverle-<br>ning (kantoor met baliefunc-<br>tie)                          | 3,25                                       | 2,15   | 1,45                      | (per 100 m2 bvo)            |
| Bedrijf arbeidsintensief/be-<br>zoekersextensief (industrie,<br>laboratorium, werkplaats) | 1,50                                       | 1,15   | 0,95                      | (per 100 m2 bvo)            |
| Bedrijf arbeidsextensief/be-<br>zoekersextensief (loods, op-<br>slag, transportbedrijf)   | 0,70                                       | 0,53   | 0,45                      | (per 100 m2 bvo)            |
| Bedrijfsverzamelgebouw                                                                    | 1,25                                       | 0,95   | 0,85                      | (per 100 m2 bvo)            |
| Opslagruimte (particulier)                                                                | n.t.b.                                     | n.t.b. | n.t.b.                    | (per vestiging)             |
| Buurtsupermarkt                                                                           | 4,35                                       | 3,15   | 2,45                      | (per 100 m2 bvo)            |
| Fullservice-supermarkt                                                                    | 6,15                                       | 4,70   | 4,00                      | (per 100 m2 bvo)            |
| Grote supermarkt (XL)                                                                     | 6,15                                       | 4,70   | 4,00                      | (per 100 m2 bvo)            |
| Groothandel specialist (bij-<br>voorbeeld levensmiddelen,<br>kantoorartikelen)            | n.v.t.                                     | n.t.b. | n.t.b.                    | (per 100 m2 bvo)            |
| Groothandel algemeen                                                                      | n.v.t.                                     | n.v.t. | n.t.b.                    | (per 100 m2 bvo)            |
| Binnenstad of hoofdwin-<br>kel(stads)centrum                                              | 3,98                                       | n.v.t. | n.v.t.                    | (per 100 m2 bvo)            |
| Buurt- en dorpscentrum                                                                    | 3,85                                       | 4,10   | 3,45                      | (per 100 m2 bvo)            |
| Wijkcentrum (klein)                                                                       | n.v.t.                                     | n.t.b. | n.t.b.                    | (per 100 m2 bvo)            |
| Wijkcentrum (gemiddeld)                                                                   | n.v.t.                                     | n.t.b. | n.t.b.                    | (per 100 m2 bvo)            |
| Wijkcentrum (groot)                                                                       | n.v.t.                                     | n.t.b. | n.t.b.                    | (per 100 m2 bvo)            |
| Stadsdeelcentrum                                                                          | n.v.t.                                     | n.t.b. | n.t.b.                    | (per 100 m2 bvo)            |
| Weekmarkt (bij klein wijk-,<br>buurt- en dorpscentrum)                                    | 3,85                                       | 4,10   | 3,45                      | (per 100 m2 bvo)            |
| Kringloopwinkel                                                                           | n.t.b.                                     | n.t.b. | n.t.b.                    | (per 100 m2 bvo)            |
| Bruin- en witgoedzaken                                                                    | 0,50                                       | 0,50   | 0,40                      | (per 100 m2 bvo)            |
| Woonwarenhuis/woonwin-<br>kel (overig)                                                    | 0,50                                       | 0,50   | 0,40                      | (per 100 m2 bvo)            |
| Woonwarenhuis (zeer<br>groot)                                                             | n.v.t.                                     | n.t.b. | n.t.b.                    | (per 100 m2 bvo)            |
| Meubelboulevard/woonbou-<br>levard                                                        | n.v.t.                                     | n.t.b. | n.t.b.                    | (per 100 m2 bvo)            |
| Winkelboulevard                                                                           | n.v.t.                                     | n.t.b. | n.t.b.                    | (per 100 m2 bvo)            |
| Outletcentrum                                                                             | n.v.t.                                     | n.t.b. | n.t.b.                    | (per 100 m2 bvo)            |
| Bouwmarkt                                                                                 | n.t.b.                                     | n.t.b. | n.t.b.                    | (per 100 m2 bvo)            |
| Tuincentrum (inclusief bui-<br>tenruimte)                                                 | n.v.t.                                     | n.t.b. | n.t.b.                    | (per 100 m2 bvo)            |
| Groencentrum (inclusief<br>buitenruimte)                                                  | n.t.b.                                     | n.t.b. | n.t.b.                    | (per 100 m2 bvo)            |
| Bibliotheek                                                                               | 4,75                                       | 4,75   | 4,05                      | (per 100 m2 bvo)            |
| Museum                                                                                    | 1,80                                       | 1,35   | 0,95                      | (per 100 m2 bvo)            |

|                                                        |        |        |        |                                             |
|--------------------------------------------------------|--------|--------|--------|---------------------------------------------|
| Bioscoop                                               | 10,50  | 8,75   | 4,25   | (per 100 m2 bvo)                            |
| Filmtheater/filmhuis                                   | 10,50  | 8,75   | 4,25   | (per 100 m2 bvo)                            |
| Theater/schouwburg                                     | 32,00  | 25,75  | 21,75  | (per 100 m2 bvo)                            |
| Musicaltheater                                         | 32,00  | 25,75  | 21,75  | (per 100 m2 bvo)                            |
| Casino                                                 | 2,50   | 2,50   | 2,10   | (per 100 m2 bvo)                            |
| Bowlingcentrum                                         | 5,00   | 3,55   | 2,85   | (per bowlingbaan)                           |
| Biljart-/snookercentrum                                | 2,75   | 2,05   | 1,75   | (per tafel)                                 |
| Dansstudio                                             | 7,10   | 4,60   | 3,65   | (per 100 m2 bvo)                            |
| Fitnessstudio/sportschool                              | 7,10   | 4,60   | 3,65   | (per 100 m2 bvo)                            |
| Fitnesscentrum                                         | 7,10   | 4,60   | 3,65   | (per 100 m2 bvo)                            |
| Wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)  | n.t.b. | n.t.b. | n.t.b. | (per 100 m2 bvo)                            |
| Sauna, hammam                                          | 6,75   | 5,00   | 5,00   | (per 100 m2 bvo)                            |
| Sporthal                                               | 5,80   | 4,10   | 3,15   | (per 100 m2 bvo)                            |
| Sportzaal                                              | 7,05   | 4,10   | 2,85   | (per 100 m2 bvo)                            |
| Tennishal                                              | 0,90   | 0,65   | 0,55   | (per 100 m2 bvo)                            |
| Padelhal                                               | 1,75   | 1,30   | 1,10   | (per 100 m2 bvo)                            |
| Squashhal                                              | 5,20   | 3,45   | 3,05   | (per 100 m2 bvo)                            |
| Zwembad overdekt                                       | n.v.t. | n.t.b. | n.t.b. | (per 100 m2 bassin)                         |
| Zwembad openlucht                                      | n.v.t. | n.t.b. | n.t.b. | (per 100 m2 bassin)                         |
| Zwemparadijs                                           | n.v.t. | n.t.b. | n.t.b. | (per 100 m2 bassin)                         |
| Sportveld                                              | 71,25  | 71,25  | 71,25  | (per hectare netto terrein)                 |
| Stadion                                                | 0,25   | 0,25   | 0,25   | (per zitplaats)                             |
| Kunstijsbaan (< 400 meter)                             | 3,30   | 2,70   | 2,25   | (per 100 m2 bvo)                            |
| Kunstijsbaan (400 meter)                               | n.v.t. | n.t.b. | n.t.b. | (per 100 m2 bvo)                            |
| Ski-/snowboardhal                                      | n.v.t. | n.t.b. | n.t.b. | (per 100 m2 sneeuw (exclusief oefenpistes)) |
| Jachthaven                                             | 0,20   | 0,20   | 0,20   | (per ligplaats)                             |
| Golfoefencentrum (pitch en putt)                       | n.v.t. | n.t.b. | n.t.b. | (per centrum)                               |
| Golfbaan (18 holes)                                    | n.v.t. | n.v.t. | n.t.b. | (per 18 holes, 60 ha.)                      |
| Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), gemiddeld en kleiner | 1,75   | 1,75   | 1,25   | (per 100 m2 bvo)                            |
| Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), groot                | 1,75   | 1,75   | 1,25   | (per 100 m2 bvo)                            |
| Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), zeer groot           | 1,75   | 1,75   | 1,25   | (per 100 m2 bvo)                            |
| Kinderboerderij (stadsboerderij)                       | 16,25  | 16,25  | 16,25  | (per gemiddelde boerderij)                  |
| Manege (paardenhouderij)                               | n.v.t. | n.t.b. | n.t.b. | (per box)                                   |
| Dierenpark                                             | 13,45  | 13,45  | 13,45  | (per ha. netto terrein)                     |
| Attractie- en pretpark                                 | n.v.t. | n.t.b. | n.t.b. | (per ha. netto terrein)                     |
| Volkstuin                                              | n.v.t. | n.t.b. | n.t.b. | (per 10 tuinen)                             |
| Plantentuin (botanische tuin)                          | n.t.b. | n.t.b. | n.t.b. | (per gemiddelde tuin)                       |
| Camping (kampeerterrein)                               | n.v.t. | n.v.t. | n.t.b. | (per standplaats)                           |
| Bungalowpark (huisjescomplex)                          | n.v.t. | n.v.t. | n.t.b. | (per bungalow)                              |
| 1* Hotel                                               | 2,50   | 2,50   | 2,50   | (per 10 kamers)                             |
| 2* Hotel                                               | 2,50   | 2,50   | 2,50   | (per 10 kamers)                             |

|                                               |        |        |        |                                               |
|-----------------------------------------------|--------|--------|--------|-----------------------------------------------|
| 3* Hotel                                      | 2,50   | 2,50   | 2,50   | (per 10 kamers)                               |
| 4* Hotel                                      | 2,50   | 2,50   | 2,50   | (per 10 kamers)                               |
| 5* Hotel                                      | 2,50   | 2,50   | 2,50   | (per 10 kamers)                               |
| Café/bar/cafetaria                            | 15,75  | 15,75  | 15,75  | (per 100 m2 bvo)                              |
| Restaurant                                    | 15,75  | 15,75  | 8,25   | (per 100 m2 bvo)                              |
| Discotheek                                    | 16,25  | 16,25  | 12,50  | (per 100 m2 bvo)                              |
| Evenementenhal/beursge-<br>bouw/congresgebouw | 1,25   | 1,25   | 1,25   | (per 100 m2 bvo)                              |
| Huisartsenpraktijk (-cen-<br>trum)            | 1,60   | 1,60   | 1,25   | (per behandelkamer)                           |
| Apotheek                                      | 8,50   | 8,50   | 8,50   | (per apotheek)                                |
| Fysiotherapiepraktijk (-cen-<br>trum)         | 1,60   | 1,60   | 1,25   | (per behandelkamer)                           |
| Consultatiebureau                             | 1,60   | 1,60   | 1,25   | (per behandelkamer)                           |
| Consultatiebureau voor ou-<br>deren           | 1,60   | 1,60   | 1,25   | (per behandelkamer)                           |
| Tandartsenpraktijk (-cen-<br>trum)            | 3,25   | 3,25   | 2,90   | (per behandelkamer)                           |
| Gezondheidscentrum                            | 1,60   | 1,60   | 1,25   | (per behandelkamer)                           |
| Verpleegtehuis                                | 0,70   | 0,70   | 0,70   | (per wooneenheid)                             |
| Ziekenhuis                                    | 1,35   | 1,20   | 1,15   | (per 100 m2 bvo)                              |
| Crematorium                                   | n.v.t. | n.t.b. | n.t.b. | (per (deels) gelijktijdige plechtig-<br>heid) |
| Begraafplaats                                 | n.v.t. | n.t.b. | n.t.b. | (per (deels) gelijktijdige plechtig-<br>heid) |
| Penitentiare inrichting                       | 0,55   | 0,55   | 0,55   | (per 10 cellen)                               |
| Religiegebouw                                 | 0,50   | 0,50   | 0,50   | (per zitplaats)                               |
| Kinderdagverblijf (crèche)                    | 1,25   | 1,25   | 0,90   | (per 100 m2 bvo)                              |
| Basisschool                                   | 14,75  | 14,75  | 14,75  | (per leslokaal)                               |
| Middelbare school                             | 90,00  | 90,00  | 90,00  | (per 100 leerlingen)                          |
| ROC                                           | 54,00  | 54,00  | 54,00  | (per 100 leerlingen)                          |
| Hogeschool                                    | 72,00  | 72,00  | 72,00  | (per 100 studenten)                           |
| Universiteit                                  | 72,00  | 72,00  | 72,00  | (per 100 aanwezige studenten)                 |
| Avondonderwijs                                | 4,40   | 4,40   | 4,40   | (per 10 studenten)                            |

\* Waar in de tabel 'n.t.b.' staat is maatwerk vereist op basis van de verschijningsvorm en locatie. Hiervoor worden aan de ontwikkelaar referenties opgevraagd van gelijkwaardige ontwikkelingen in andere gemeenten.

### 3. Aanwezigheidspercentages

| functie                        | werk-<br>dag-<br>och-<br>tend | werk-<br>dag-<br>middag | werk-<br>dag-<br>avond | werk-<br>dag-<br>nacht | koop-<br>avond | vrij-<br>dag-<br>mid-<br>dag | vrij-<br>dag-<br>avond | zater-<br>dag-<br>mid-<br>dag | zater-<br>dag-<br>avond | zon-<br>dag-<br>middag |
|--------------------------------|-------------------------------|-------------------------|------------------------|------------------------|----------------|------------------------------|------------------------|-------------------------------|-------------------------|------------------------|
| Woningen bewo-<br>ners         | 60%                           | 60%                     | 90%                    | 100%                   | 80%            | 70%                          | 70%                    | 75%                           | 80%                     | 75%                    |
| Woningen bezo-<br>ekers        | 40%                           | 50%                     | 75%                    | 0%                     | 70%            | 60%                          | 100%                   | 100%                          | 100%                    | 90%                    |
| Kantoor/bedrij-<br>ven         | 100%                          | 100%                    | 5%                     | 0%                     | 5%             | 60%                          | 0%                     | 0%                            | 0%                      | 0%                     |
| Commerciële<br>dienstverlening | 100%                          | 100%                    | 5%                     | 0%                     | 75%            | 100%                         | 5%                     | 0% <sup>1</sup>               | 0%                      | 0%                     |
| Detailhandel                   | 30%                           | 60%                     | 10%                    | 0%                     | 75%            | 60%                          | 60%                    | 100%                          | 0% <sup>2</sup>         | 60%                    |

|                                        |      |      |      |     |      |      |      |      |                 |                 |
|----------------------------------------|------|------|------|-----|------|------|------|------|-----------------|-----------------|
| Grootschalige detailhandel             | 30%  | 60%  | 70%  | 0%  | 80%  | 60%  | 70%  | 100% | 0% <sup>2</sup> | 0% <sup>3</sup> |
| Horeca (restaurant)                    | 30%  | 40%  | 80%  | 0%  | 80%  | 60%  | 90%  | 70%  | 100%            | 40%             |
| Supermarkt                             | 50%  | 60%  | 40%  | 0%  | 80%  | 80%  | 80%  | 100% | 40%             | 60%             |
| Sportfuncties binnen                   | 50%  | 50%  | 100% | 0%  | 100% | 40%  | 100% | 100% | 100%            | 75%             |
| Sportfuncties buiten                   | 25%  | 25%  | 50%  | 0%  | 50%  | 25%  | 50%  | 100% | 25%             | 100%            |
| Bioscoop/theater/podium                | 5%   | 40%  | 50%  | 0%  | 50%  | 40%  | 100% | 40%  | 100%            | 40%             |
| Sociaal-medisch arts/consultatiebureau | 100% | 100% | 10%  | 0%  | 10%  | 75%  | 0%   | 0%   | 0%              | 0%              |
| Verpleeg- en verzorgingshuis           | 100% | 100% | 50%  | 25% | 50%  | 100% | 50%  | 100% | 100%            | 100%            |
| Ziekenhuis patiënten (incl. bezoekers) | 100% | 100% | 40%  | 5%  | 40%  | 100% | 40%  | 40%  | 40%             | 40%             |
| Ziekenhuis medewerkers                 | 100% | 100% | 40%  | 10% | 40%  | 100% | 40%  | 20%  | 20%             | 20%             |
| Dagonderwijs                           | 100% | 100% | 0%   | 0%  | 0%   | 100% | 0%   | 0%   | 0%              | 0%              |
| Avondonderwijs                         | 0%   | 0%   | 100% | 0%  | 100% | 0%   | 100% | 0%   | 0%              | 0%              |

gebaseerd op CROW-publicatie 744

1. Indien op zaterdag open: 100%
2. Indien 's avonds open: 70%
3. Indien koopzondag: 100%

#### 4. Ontwerprichtlijnen kwaliteit fietsparkeervoorziening en -plaatsen

Het gebruik van een fietsparkeervoorziening hangt sterk af van de kwaliteit, de bruikbaarheid en het comfort. Ook de routing binnen de stalling, de sociale veiligheid en de afmeting van de fietsparkeerplaatsen en de stabiliteit van de fiets in de aangeboden voorzieningen beïnvloeden het gebruik, evenals de (on)mogelijkheid om fietsen met bijzondere afmetingen te stallen. De Leidraad Fietsparkeren (CROW-publicatie 741), het Besluit Bouwwerken Leefomgeving (artikel 4.171 – 4.173) en Fietsparkeur gaan uitgebreid in op de kwaliteitsrichtlijnen voor fietsenstallingen. Hierna zijn de belangrijkste kwaliteitsrichtlijnen voor het ontwerpen van een fietsparkeervoorziening opgenomen.

##### De fiets staat op de best mogelijke locatie

**Om actieve mobiliteit te stimuleren moet de fiets de eerste vervoerskeuze zijn die gebruikers tegenkomen bij vertrek en kan de fiets ten opzichte van andere vervoersmiddelen op de beste plek staan bij aankomst. In de situatie dat de fietsparkeervoorziening niet direct bij de entree geplaatst kan worden, is de voorziening eenvoudig vindbaar en bereikbaar voor alle gebruikers.**

Dit kan worden bereikt door fietsparkeervoorzieningen dicht bij de entree van de functie te plaatsen dan parkeervoorzieningen voor andere voertuigen. Het is belangrijk dat de fietsparkeervoorziening op een logische locatie ligt ten opzichte van de aanrijroute(s) voor fietsers. Dat betekent ook dat fietsers zo min mogelijk moeten omlopen om van- en naar de fietsparkeervoorziening te komen. Met name bij bezoekersfuncties draagt een goede zichtbaarheid en herkenbaarheid van de voorziening bij aan het gebruik. Ook kan met duidelijke bewegwijzering op de loop- en fietsroutes van- en naar de voorziening het gebruik worden gestimuleerd.

##### Een eenvoudig toegankelijke voorziening voor alle doelgroepen

**Fietsparkeervoorzieningen zijn voor alle mogelijke gebruikers zeer eenvoudig en veilig toegankelijk. Fietsparkeervoorzieningen voor bezoekers en voor bakfietsen of aangepaste fietsen (voor mindervaliden) zijn altijd op maaiveldniveau. Ook voor vaste gebruikers zijn fietsparkeervoorzieningen in principe op**



**maaiveldniveau, zeker als de specifieke doelgroep anders geen of weinig gebruik zal maken van de voorziening (bijvoorbeeld ouderen). Waar het overbruggen van een hoogteverschil met een fiets onvermijdelijk is, is het belangrijk dat dit zo comfortabel mogelijk wordt ingericht.**

In de praktijk is het overbruggen van een hoogteverschil altijd oncomfortabel met de fiets. Daarom is het belangrijk dat een eventuele hellingbaan of fietstrap voldoende breed is en niet te steil. Bij een fietstrap zijn fietsgoten met de juiste afmetingen aanwezig, eventueel voorzien van elektrische ondersteuning om het gebruik van de fietstrap te vereenvoudigen. Leidraad fietsparkeren van CROW bevat uitgebreide informatie over maatvoering en ontwerprichtlijnen voor fietsparkeervoorzieningen. In de opsomming hierna zijn de belangrijkste opgenomen.

Een ander aandachtspunt voor ontwerp is het aantal deuren, de draairichting en het type deur dat wordt toegepast bij afgesloten fietsparkeervoorzieningen. Deuren zorgen namelijk voor een drempel en vertragen het stallingsproces. Deze vertraging kan worden verminderd door zo min mogelijk deuren toe te passen, deuren met de juiste draairichting te plaatsen of gebruik te maken van een automatische toegangsdeur. Deuren zijn met name een aandachtspunt onder- en bovenaan een fietstrap of hellingbaan.

Verder is het voor een veilige toegang van belang dat bij alle fietsparkeervoorzieningen een veilige plek is om op- en af te kunnen stappen.

De belangrijkste richtlijnen voor een goed toegankelijke en bruikbare fietsenstalling zijn:

1. Vanuit de openbare ruimte is de toegang van de stalling duidelijk zichtbaar en herkenbaar, gezien vanaf de aanrijroute richting bestemming(en).
2. De stalling heeft bij voorkeur een voetgangersuitgang in de richting van de eindbestemming.
3. De afstand mag maximaal ca. 75 meter zijn van de stalling tot de hoofd-/neven-/personeelsingang van de bestemmingen en/of functies waarvoor de stalling is bestemd.
4. De toegang vanaf de weg naar een stalling op lager of hoger niveau is goed en comfortabel te gebruiken voor alle fietsen en scooters; dus ook voor zware fietsen, elektrische fietsen en fietsen met afwijkende maten (kratten, brede sturen, brede banden, lange fietsen, etc.).
5. Het hellingspercentage van een hellingbaan is maximaal 22%; een trap heeft ideaal een hellingspercentage van 18%, met een aanrede van 500 mm en een optrede van 90 mm of met een aanrede van 600 mm en een optrede van 100 mm. Naast een trap horen fietsgoten, bij voorkeur aan beide zijden.
6. Voor een stalling waar ook scooters, bakfietsen en andere zware fietsen in gestald worden kan geen trap worden toegepast. Het hellingspercentage moet zodanig zijn dat het hoogteverschil door bakfietsen, elektrische fietsen en scooters zonder ondersteuning overbrugd kan worden. Voor de hellingspercentages wordt verwezen naar CROW Leidraad fietsparkeren 2023.
7. Een gebruiker moet de toegang van een stalling gemakkelijk kunnen openen: automatisch, met een eenvoudig te bedienen drukknop of chipkaartlezer.

#### **Passende, kwalitatieve fietsparkeervoorzieningen voor iedereen**

**De fietsparkeervoorziening is passend bij de doelgroepen die gebruik maken van de fietsparkeervoorziening en het type fiets dat deze doelgroep gebruikt. Dat betekent in de eerste plaats dat de fietsparkeervoorzieningen voldoen aan het kwaliteitsniveau gesteld door Fietsparkeur. Ook is het type fietsparkeervoorziening afgestemd op de doelgroep en worden indien nodig meerdere soorten voorzieningen toegepast. Zodat bijvoorbeeld rekening wordt gehouden met voldoende, passende voorzieningen voor buitenmodelfietsen.**

Bij het ontwerpen van de fietsparkeervoorzieningen op de doelgroepen is het belangrijk om twee vragen te stellen: wie gaat hier mogelijk stallen en is het realistisch dat zij met genoegen gebruik gaan maken van deze fietsparkeervoorziening. Voor ouderen, kinderen en gebruikers van zware fietsen is een etagerek bijvoorbeeld geen optie. En bij gezinnen, scholen of winkels is de kans groot dat er plek nodig is voor fietsen met krat voorop of een bakfiets. Daar moeten passende voorzieningen voor worden gerealiseerd.

In sommige situaties zijn aanvullende voorzieningen nodig om fietsgebruik goed te faciliteren, zoals stroompunten of kluisjes voor het opladen van accu's van elektrische fietsen (en scooters) in een gemeenschappelijke fietsparkeervoorziening. Bij zakelijke functies neemt de aanwezigheid van omkleedmogelijkheid en/of douches een drempel weg voor werknemers om met de fiets van en naar werk te gaan.

Een ander belangrijk aandachtspunt bij het ontwerp van de fietsparkeervoorziening is de verwachte parkeerduur van de doelgroep. Met name voor kortparkeerders (< 60 minuten) mag de actie van de fiets in het rek plaatsen hooguit enkele seconden in beslag nemen, voordat zij het hinderlijk vinden. Voor veel bezoekers is bovenin een etagerek parkeren dus geen (aantrekkelijke) optie. Op de website van Stichting Fietsparkeur staat de laatste versie van het normstellende document met geschikte systemen. Deze website bevat een keuzewijzer waarmee de juiste fietsparkeervoorziening geselecteerd kan worden voor een specifieke situatie en doelgroep.

De belangrijkste richtlijnen voor een goede inrichting en goed bruikbare fietsenstalling zijn:

1. De stalling moet logisch en overzichtelijk zijn ingedeeld.
2. Binnen en vanuit de fietsenstalling naar de bijbehorende bestemming is een logische, snelle en eenvoudige routing. Bij voorkeur kan men vanuit de stalling rechtstreeks (lieft binnendoor) doorlopen naar de bestemming, zonder terug te hoeven lopen door de stalling.
3. De sociale veiligheid wordt gewaarborgd door een overzichtelijke inrichting, goede verlichting en bij voorkeur daglichttoetreding. Als een stalling openbaar toegankelijk is kan (camera)toezicht of bewaking overwogen worden.
4. Gebruikers moeten elkaar in de verkeersruimtes van de stalling kunnen passeren.
5. Stallingssystemen voor fietsen moeten voldoen aan de eisen van Fietsparkeur of zijn gelijkwaardig daaraan, met een hart op hart afstand van minimaal 400 mm.
6. De minimale vrije hoogte in een gebouwde stalling is 2900 mm om dubbellaags rekken te kunnen plaatsen. Bij gebouwen voor kinderen kan dit 2300 mm zijn, want dubbellaags rekken zijn ongeschikt voor kinderen.
7. De hart-op-hart afstand tussen twee fietsparkeerplaatsen bij een stallingssysteem op gelijk niveau is minimaal 800 mm breed;
8. De hart-op-hart-afstand tussen twee fietsparkeerplaatsen bij een hoog/laag fietsparkeersysteem is minimaal 400 mm breed voor zowel onder- als bovenlaag; De gangpaden in de stalling zijn minimaal 2100 mm breed en een hoofdgang is minimaal 3000 mm breed, zowel voor fiets als scooter;
9. Een parkeersysteem waarin naast standaardfietsen ook fietsen passen met veel voorkomende afwijkende maten, heeft de voorkeur. Dan passen nagenoeg alle fietsen probleemloos op elke stallingsplek, ook die met een krat, bagagedrager vóór, breed stuur, brede banden, etc. Een andere mogelijkheid is een apart parkeervak, waarin afwijkende maten fietsen op hun standaard kunnen worden gestald.
10. De stalling biedt oplaadmogelijkheden voor elektrische tweewielers.
11. De netto-afmetingen van een scooterparkeerplek in een gebouwde stalling zijn minimaal 750 mm breed x 1800 mm lang.

#### **Een aantrekkelijke en sociaal veilige fietsparkeervoorziening.**

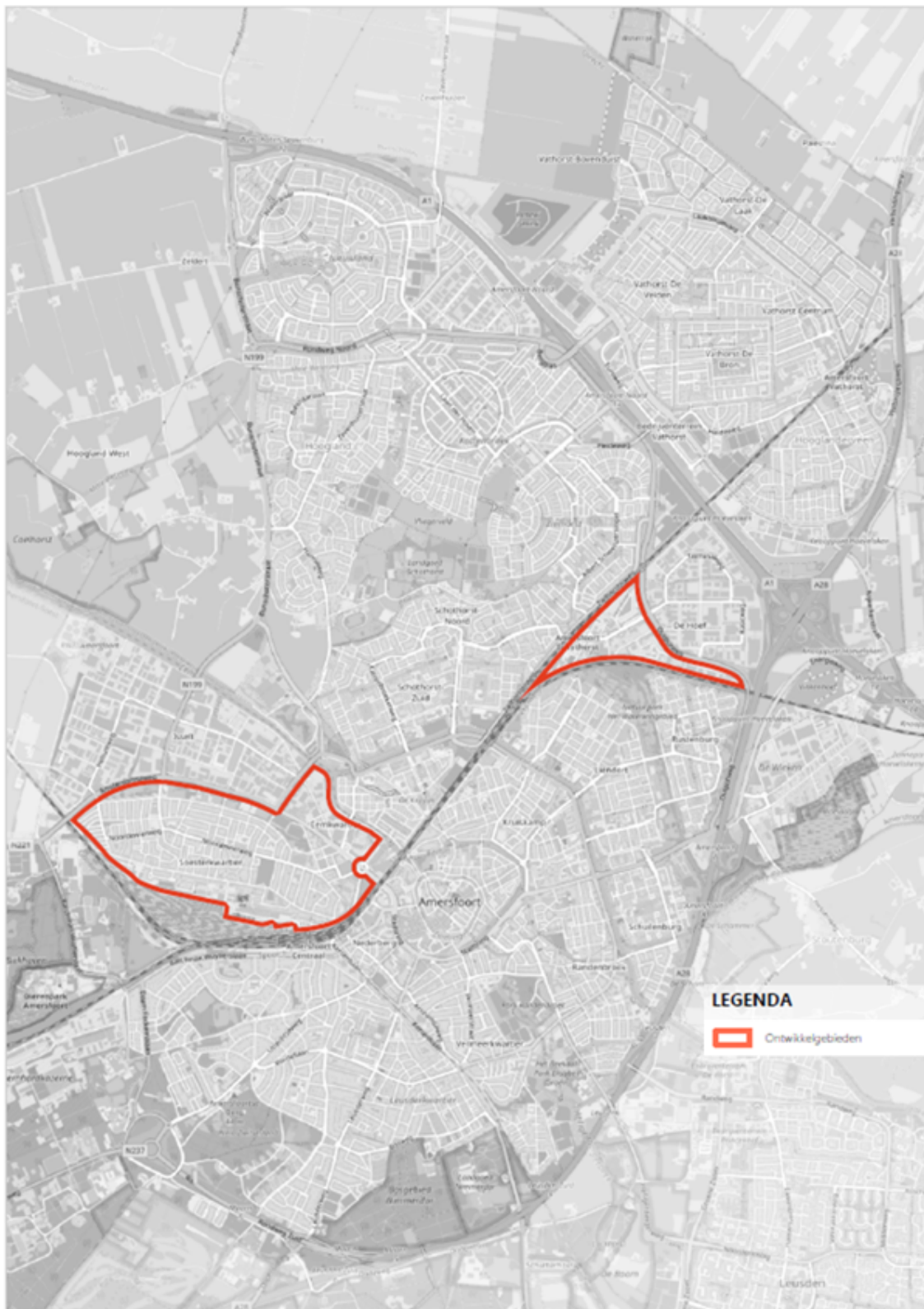
**De inrichting en locatie van fietsparkeervoorzieningen is zodanig dat de sociale veiligheid van stallers is gewaarborgd. De sociale veiligheid kan worden bevorderd door te zorgen voor een goed overzichtelijke, verlichte, schone en onderhouden fietsparkeervoorziening.**

Een aantrekkelijke en sociaal veilige fietsparkeervoorziening komt niet alleen voort uit een kwalitatief hoogstaand ontwerp. Even belangrijk zijn adequate afspraken over schoonmaak, beheer en onderhoud. Kapotte verlichting dient snel te worden vervangen en een defecte automatische toegangsdeur moet zo snel mogelijk worden gerepareerd.

Of een fietsparkeervoorziening aantrekkelijk en sociaal veilig wordt gevonden, hangt ook af van de locatie en de doelgroep. Voor bezoekers die lang op een plek stallen heeft een afgesloten, of ten minste een overdekte voorziening vaak de voorkeur. Ook is het van belang dat de route in de stalling logisch en prettig is, bijvoorbeeld door doodlopende paden en verborgen hoeken te voorkomen. Evengoed speelt de route van en naar de fietsparkeervoorziening een rol bij hoe gebruikers de voorziening ervaren. Daarom is ook de directe omgeving van de fietsparkeervoorziening bij voorkeur goed verlicht, overzichtelijk en schoon.

Indien de fietsparkeervoorziening enige vorm van toezicht of bewaking geniet, kan het bevorderlijk werken voor het veiligheidsgevoel om dit buiten de fietsparkeervoorziening zichtbaar en duidelijk aan te geven.

#### **5. Kaart begrenzing ontwikkelgebieden**



## 6. Autoparkeernormen

*Losse bijlage*

Toelichting bij de tabel met autoparkeernormen

- \* Van deze functie worden de parkeernormen gepresenteerd op basis van globale parkeercijfers van CROW. Bij het opstellen van de parkeereis is maatwerk per project vereist.
- 1) Onder een niet-grondgebonden woning wordt verstaan: woningen die niet rechtstreeks toegankelijk zijn op het straatniveau. Als er sprake is van niet-grondgebonden woningen geldt voor alle woningen in het complex de norm voor niet-grondgebonden woningen.
- 2) Definitie aanleunwoning/serviceflat: Zelfstandige woonruimte voor ouderen of (licht) verstandelijk gehandicapten waarbij wel een fysieke en/of organisatorische relatie met een zorginstelling bestaat. Het zijn vaak woningen in de directe nabijheid van (of behoren tot) een zorginstelling, waarbij de mogelijkheid bestaat om desgewenst gebruik te maken van de diensten van de zorginstelling.
- 3) Onder arbeidsintensieve bedrijven valt b.v. industrie, laboratorium, werkplaats. Onder arbeidsex-tensieve bedrijven vallen functies als loods, opslag en transportbedrijf. De norm is exclusief par-keren voor vrachtwagens of voertuigen die als 'handel' worden beschouwd. Dit betreffen bijvoor-beeld de auto's bij een autodealer.
- 4) De parkeernormen voor deze functie zijn gebaseerd op grote vestigingen van circa 25.000 m<sup>2</sup>
- 5) Hieronder vallen grootschalige detailhandelsvestigingen met een regionale aantrekkingskracht. Bekende ketens van een groothandel in levensmiddelen zijn bijvoorbeeld Makro, Hanos en Sligro.
- 6) Bij grote aantallen bezoekers moet maatwerk worden geboden.
- 7) 1 zitplaats is circa 3 m<sup>2</sup> bvo. Bij bioscopen/filmhuizen moet voor parkeren rekening worden ge-houden met een eventuele overlap tussen twee voorstellingen (resp. + 40%/+20%).
- 8) Terrassen tellen niet mee voor het bepalen van het aantal m<sup>2</sup> bvo
- 9) Onder overige praktijken wordt verstaan: fysiotherapiepraktijk, consultatiebureau, gezondheids-centrum, consultatiebureau voor ouderen, tandartspraktijk (-centrum).
- 10) Definitie verpleeg-, verzorgingstehuis: Zorgplaatsen waarbij de (bejaarde) bewoners niet meer geheel zelfstandig kunnen wonen en gehele of gedeeltelijke verzorging nodig hebben. Te denken valt dan aan de bewoners van een bejaardenhuis/verzorgingshuis/verpleeghuis.
- 11) Het percentage bezoekers dat genoemd is bij deze functies betreft het aandeel leerlingen/studenten.

## 7. Rekenregels Kiss + Ride

Het brengen en halen bij basisscholen en kinderdagverblijven is geen onderdeel van de parkeernormen-systematiek. Voor het aantal parkeerplaatsen voor brengen en halen met de auto bij basisscholen en kinderdagverblijven geldt een rekenregel (zie CROW-publicatie 182) die uitgaat van het aantal leerlingen vermenigvuldigd met het aandeel brengen/halen vermenigvuldigd met reductiefactoren voor de par-keerduur en het voor het aantal kinderen per auto.

Samengevat: rekenregel basisscholen en kinderdagverblijven:

parkeereis = aantal leerlingen x %brengen/halen x reductiefactor parkeerduur x aantal kinderen per auto

Voor de verschillende groepen kunnen andere factoren gebruikt worden. Hieronder de uitwerking conform CROW publicatie:

### Basisscholen

groepen 1 t/m 3

**parkeereis = aantal leerlingen x % leerlingen met auto x 0,5 x 0,75**

Reductiefactor parkeerduur = 0,5, omdat de parkeerduur bij groepen 1 t/m 3 gemiddeld 10 minuten in perioden van 20 minuten bedraagt;

Reductiefactor aantal kinderen per auto = 0,75 voor groepen 1 t/m 3.

groepen 4 t/m 8

**parkeereis = aantal leerlingen x % leerlingen met auto x 0,25 x 0,85**

Reductiefactor parkeerduur = 0,25, omdat de parkeerduur bij groepen 4 t/m 8 gemiddeld 2,5 minuut in perioden van 10 minuten bedraagt;

Reductiefactor aantal kinderen per auto = 0,85 voor groepen 4 t/m 8.

### Kinderdagverblijf

**parkeereis = aantal leerlingen x % leerlingen met de auto x 0,25 x 0,75**

Reductiefactor parkeerduur = 0,25, omdat parkeerduur bij kinderdagverblijven gemiddeld 15 minuten in perioden van 60 minuten bedraagt;

Reductie factor aantal kinderen per auto = 0,75 voor kinderdagverblijf.

Deze rekenmethode kan ook toegepast worden voor vergelijkbare instellingen, waar breng- en haal-voorzieningen gewenst zijn.

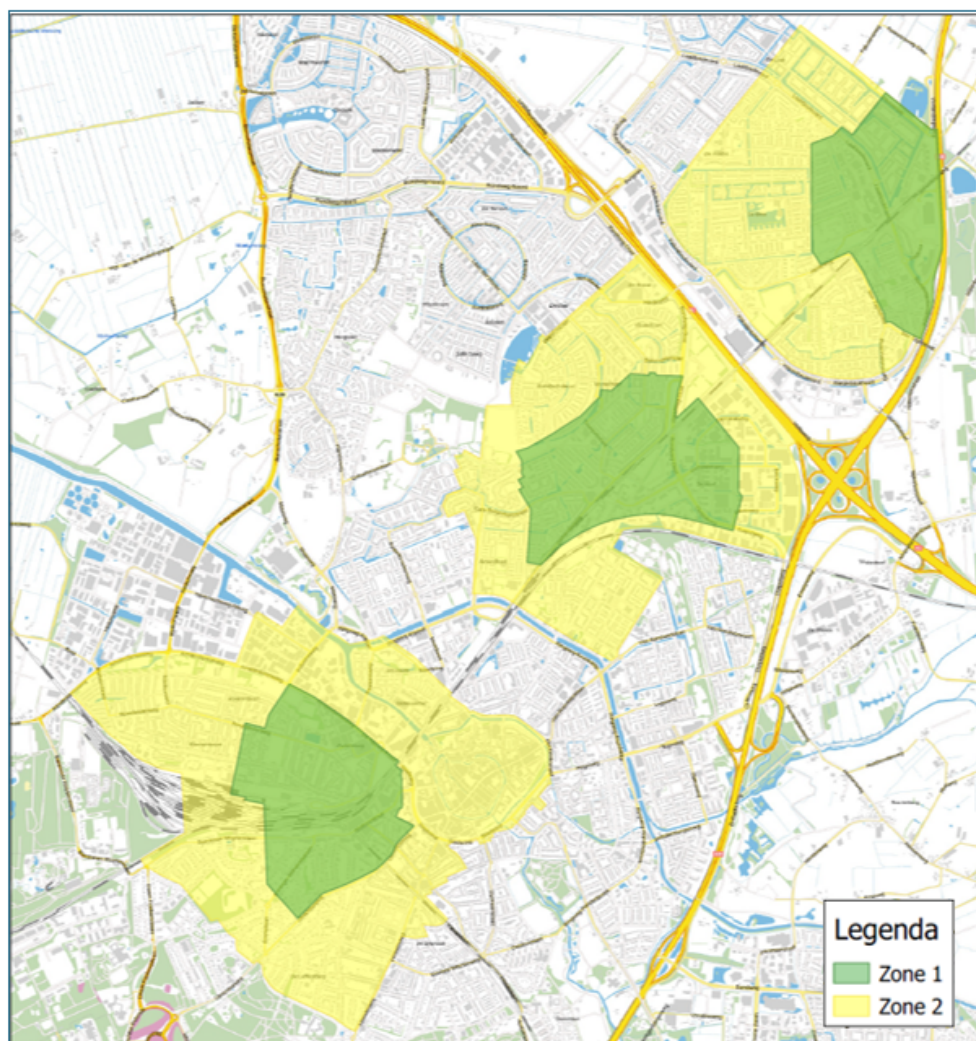


Voor beide voorzieningen geldt dat het percentage leerlingen dat met de auto gebracht en gehaald wordt tussen de 1% en 60% ligt. Dit is afhankelijk van de stedelijkheidsgraad, de locatie (binnenstad, schil, rest bebouwde kom), en de gemiddelde afstand naar school. Gemiddeld ligt het percentage op:

- Groepen 1 t/m 3: 30 – 60 %
- Groepen 4 t/m 8: 5 – 40 %
- Kinderdagverblijf: 50 – 80 %.

Bij gescheiden aanvangs- en eindtijden van de groepen 1 t/m 3 en 4 t/m 8 mag het aantal parkeerplaatsen met maximaal 40% worden gereduceerd.

## 8. Kaart begrenzing invloedsgebieden treinstations



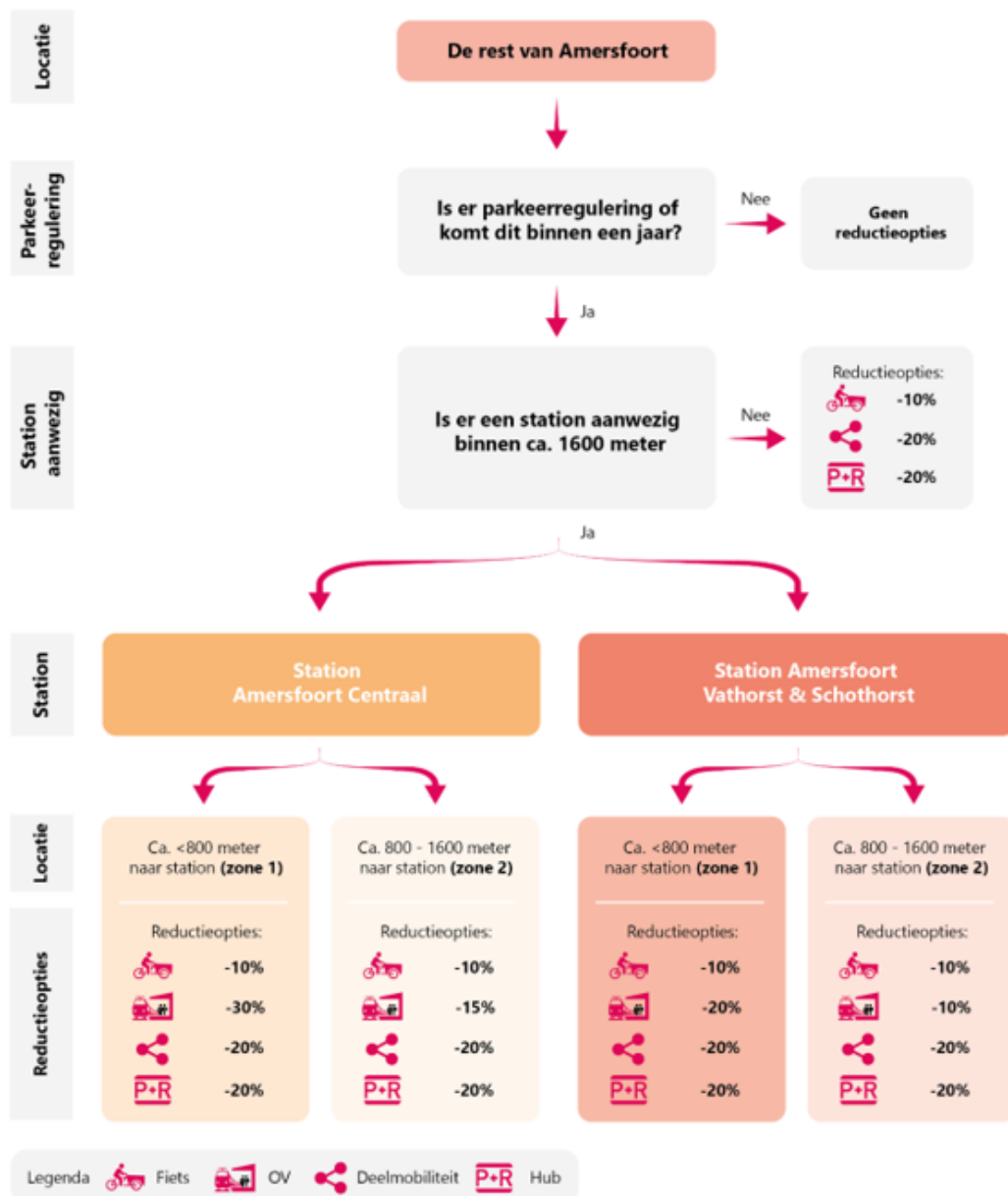
## 9. Loopafstanden

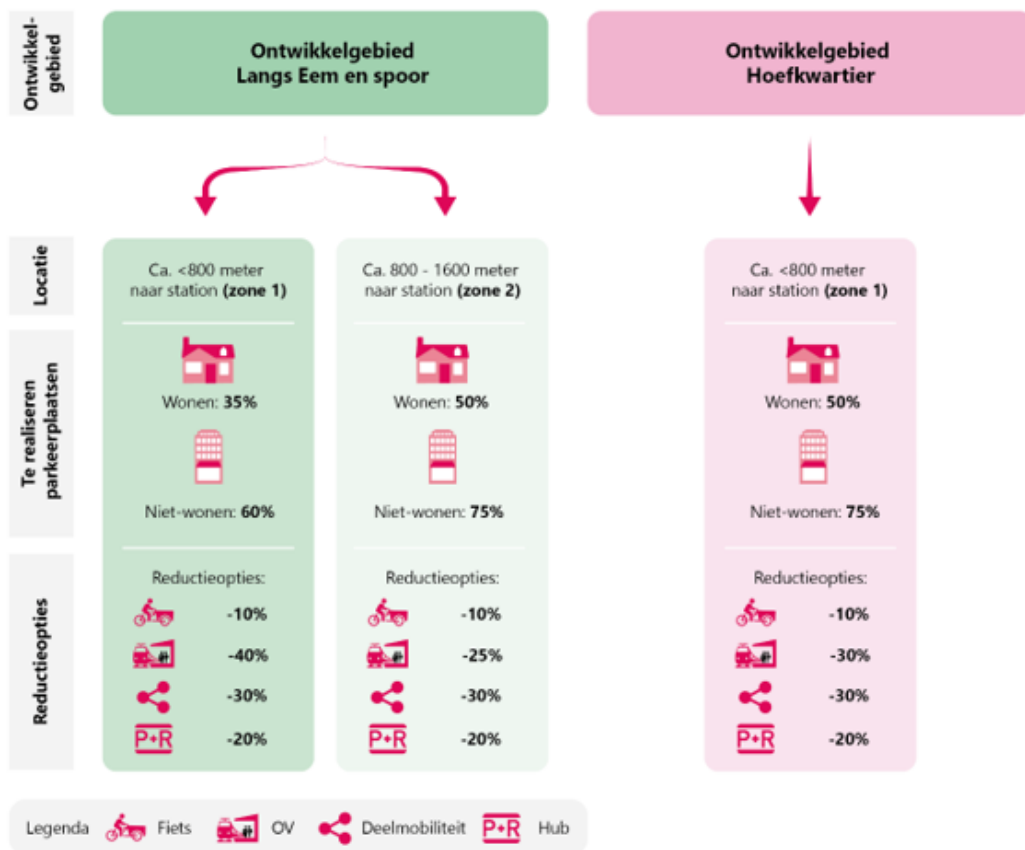
| Functie                           | Maximale acceptabele loopafstanden |                  |
|-----------------------------------|------------------------------------|------------------|
|                                   | Binnenstad en Ontwikkelgebieden    | Overige gebieden |
| Wonen, eerste auto                | 400 m                              | 150 m            |
| Wonen, tweede en volgende auto    | 600 m                              | 250 m            |
| Bezoekers van bewoners            | 600 m                              | 250 m            |
| Bezoekers winkelcentra            | 600 m                              | 300 m            |
| Bezoekers supermarkt              | 600 m                              | 200 m            |
| Bezoekers vrijetijdsvoorzieningen | 600 m                              | 200 m            |
| Bezoekers zorgvoorzieningen       | 600 m                              | 200 m            |



|                                            |       |       |
|--------------------------------------------|-------|-------|
| Bezoekers/studenten onderwijsvoorzieningen | 600 m | 200 m |
| Werknemers                                 | 800 m | 600 m |

## 10. Stroomschema inzet mobiliteitsalternatieven





## 11. Format Driepartijenovereenkomst



### DRIEPARTIJENOVEREENKOMST Huur parkeerplaats(en)

#### Partijen,

1. ...., wonende ..... te ...., hierna te noemen Aanvrager;
2. ...., wonende .... te ..../vertegenwoordigd door ...., hierna te noemen Verhuurder;
3. Gemeente Amersfoort, vertegenwoordigd door ...., hierna te noemen Gemeente,

#### overwegende:

1. dat de Aanvrager bij de Gemeente een omgevingsvergunning heeft aangevraagd voor het de bouw van ..... aan ..... te Amersfoort;
2. dat volgens het bepaalde in de Beleidsregels Parkeernormen Amersfoort een autoparkeereis wordt gesteld en dat het gedeelte van de autoparkeereis dat niet met mobiliteitsalternatieven ingevuld wordt, als autoparkeerplaatsen worden aangelegd op eigen terrein, tenzij het college van burgemeester en wethouders op grond van artikel 9 onder lid 4/ artikel 13 onder lid 4 geheel of gedeeltelijk toestaat dat dit elders of op andermans eigen terrein wordt voorzien;
3. dat na toepassing van de voorwaarden in de onder 2 genoemde beleidsregel voor het bouwplan een parkeereis resteert van .... parkeerplaatsen, waarin door de Aanvrager niet op eigen terrein kan worden voorzien;
4. dat de Aanvrager verzoekt toe te staan de resterende parkeereis op terrein van derden op te lossen voor het aantal van .... parkeerplaatsen;

5. dat de Gemeente dit verzoek in overweging wil nemen, onder de voorwaarde dat Aanvrager in de directe omgeving van de te realiseren locatie .... parkeerplaatsen huurt;
6. dat Verhuurder bereid is onder voorwaarden .... parkeerplaatsen te verhuren aan de Aanvrager en daartoe een overeenkomst wil sluiten;
7. dat de Gemeente belang heeft bij een gedegen juridische verankering om te waarborgen dat Aanvrager blijvend voldoet aan de onder 5 genoemde voorwaarde en om die reden partij wil zijn bij de overeenkomst tussen Aanvrager en Verhuurder,

**komen als volgt overeen:**

Artikel 1

- 1.1 Verhuurder verhuurt aan Aanvrager en Aanvrager verhuurt van Verhuurder ... parkeerplaatsen in ..... in de vorm van .... op de locatie ...., hierna te noemen het gehuurde.
- 1.2 Aanvrager verplicht zich jegens Verhuurder dat hij het gehuurde uitsluitend zal gebruiken voor de stalling van een personenauto.
- 1.3 Aanvrager verplicht zich jegens de Verhuurder en de Gemeente de abonnementskosten ook daadwerkelijk af te nemen gedurende de gehele duur van de overeenkomst.
- 1.4 Het is Aanvrager toegestaan het gehuurde geheel of gedeeltelijk in huur of gebruik af te staan, als gebruikers van de woningen geen auto bezitten. In dat geval zal er ook dan geen recht op een parkeervergunning voor straatparkeren zijn.

Artikel 2

- 2.1 Deze overeenkomst wordt aangegaan voor de duur van tien jaar met ingang van de datum van oplevering van de appartementen, welke behoudens opzegging als bedoeld in het volgende lid, telkenmale voor vijf jaren wordt verlengd.
- 2.2. Deze overeenkomst kan door Verhuurder en Aanvrager schriftelijk worden opgezegd met inachtneming van een opzegtermijn van één halfjaar. Aanvrager en Verhuurder verplichten zich jegens de Gemeente van een opzegging als hiervoor bedoeld onmiddellijk mededeling te doen aan de Gemeente.
- 2.3. Aanvrager verplicht zich jegens de Gemeente geen gebruik te maken van de mogelijkheid van opzegging dan nadat hij ten genoegen van de Gemeente op vergelijkbare of andere wijze in ... parkeerplaatsen zal voorzien.

*[Het volgende artikel opnemen als een parkeergelegenheid wordt verhuurd zonder aparte overeenkomst.]*

Artikel 3

- 3.1 De betalingsverplichting van Huurder bestaat uit:
  - de huurprijs;
  - de over de huurprijs verschuldigde omzetbelasting (BTW), tenzij de (ver)huur is vrijgesteld van omzetbelasting.
- 3.2 De aanvangshuurprijs bedraagt op jaarbasis € [getal] zegge: [getal in woorden]
- 3.3 De huurprijs zal jaarlijks op [datum], voor het eerst op [datum] worden verhoogd  
conform het prijsindexcijfers (CPI) alle huishoudens (2015=100), gepubliceerd door het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). De huurprijs zal niet worden gewijzigd indien de indexering leidt tot een lagere huurprijs.
- 3.4 Over de huurprijs genoemd in 3.2. en 3.3. is Huurder wel/geen omzetbelasting (BTW) verschuldigd.

*[Of: het volgende artikel opnemen als een parkeergelegenheid wordt verhuurd en er ook een aparte overeenkomst daarvoor wordt gesloten]*

Artikel 3

Verhuurder heeft met de Aanvrager of Huurder een aparte overeenkomst gesloten voor de verhuur van de betreffende parkeerplaatsen, in aanvulling op deze overeenkomst. Een kopie van die overeenkomst wordt aan deze overeenkomst gevoegd.

Artikel 4

Deze overeenkomst wordt als ontbonden beschouwd als de in de preambule bedoelde omgevingsvergunning om wat voor reden dan ook door de Gemeente niet wordt verleend.

Aldus in drievoud opgemaakt en getekend te Amersfoort op [datum] ,

Aanvrager

[handtekening]  
[datum]

Verhuurder

[handtekening]  
[datum]

Gemeente Amersfoort,

[handtekening]  
[datum]

## 12. Format Driepartijovereenkomst Parkeren op afstand



DRIEPARTIJOVEREENKOMST Huur parkeerplaats(en) Parkeren op afstand

### Partijen,

1. ...., wonende ..... te ...., hierna te noemen Aanvrager;
2. ...., wonende .... te ..../vertegenwoordigd door ...., hierna te noemen Verhuurder;
3. Gemeente Amersfoort, vertegenwoordigd door ...., hierna te noemen Gemeente,

### overwegende:

1. dat de Aanvrager bij de Gemeente een omgevingsvergunning heeft aangevraagd voor het de bouw van ..... aan ..... te Amersfoort;
2. dat volgens het bepaalde in de Beleidsregels Parkeernormen Amersfoort een autoparkeereis wordt gesteld en dat een gedeelte van de autoparkeereis wordt ingevuld met parkeren op afstand op grond van artikel 8 onder 3d/ artikel 12 onder 3d;
3. dat voor .... Parkeerplaatsen gebruik wordt gemaakt van de mogelijkheid zoals genoemd onder 2 om een deel van de autoparkeereis in te vullen met parkeren op afstand op grond van derden;
4. dat Verhuurder bereid is onder voorwaarden .... parkeerplaatsen te verhuren aan de Aanvrager en daartoe een overeenkomst wil sluiten;
5. dat de Gemeente belang heeft bij een gedegen juridische verankering om te waarborgen dat Aanvrager blijvend voldoet aan de onder 5 genoemde voorwaarde en om die reden partij wil zijn bij de overeenkomst tussen Aanvrager en Verhuurder,

### komen als volgt overeen:

#### Artikel 1

- 1.5 Verhuurder verhuurt aan Aanvrager en Aanvrager verhuurt van Verhuurder ... parkeerplaatsen in ..... in de vorm van .... op de locatie ...., hierna te noemen het gehuurde.
- 1.6 Aanvrager verplicht zich jegens Verhuurder dat hij het gehuurde uitsluitend zal gebruiken voor de stalling van een personenauto.
- 1.7 Aanvrager verplicht zich jegens de Verhuurder en de Gemeente de abonnementen ook daadwerkelijk af te nemen gedurende de gehele duur van de overeenkomst.
- 1.8 Het is Aanvrager toegestaan het gehuurde geheel of gedeeltelijk in huur of gebruik af te staan, als gebruikers van de woningen geen auto bezitten. In dat geval zal er ook dan geen recht op een parkeervergunning voor straatparkeren zijn.

#### Artikel 2

- 2.1 Deze overeenkomst wordt aangegaan voor de duur van tien jaar met ingang van de datum van oplevering van de appartementen, welke behoudens opzegging als bedoeld in het volgende lid, telkenmale voor vijf jaren wordt verlengd.

- 2.2. Deze overeenkomst kan door Verhuurder en Aanvrager schriftelijk worden opgezegd met inachtneming van een opzegtermijn van één halfjaar. Aanvrager en Verhuurder verplichten zich jegens de Gemeente van een opzegging als hiervoor bedoeld onmiddellijk mededeling te doen aan de Gemeente.
- 2.3. Aanvrager verplicht zich jegens de Gemeente geen gebruik te maken van de mogelijkheid van opzegging dan nadat hij ten genoegen van de Gemeente op vergelijkbare of andere wijze in ... parkeerplaatsen zal voorzien.

*[Het volgende artikel opnemen als een parkeergelegenheid wordt verhuurd zonder aparte overeenkomst.]*

### Artikel 3

3.1 De betalingsverplichting van Huurder bestaat uit:

- de huurprijs;
- de over de huurprijs verschuldigde omzetbelasting (BTW), tenzij de (ver)huur is vrijgesteld van omzetbelasting.

3.2 De aanvangshuurprijs bedraagt op jaarbasis € [getal] zegge: [getal in woorden]

3.3 De huurprijs zal jaarlijks op [datum], voor het eerst op [datum] worden verhoogd

conform het prijsindexcijfers (CPI) alle huishoudens (2015=100), gepubliceerd door het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). De huurprijs zal niet worden gewijzigd indien de indexering leidt tot een lagere huurprijs.

3.4 Over de huurprijs genoemd in 3.2. en 3.3. is Huurder wel/geen omzetbelasting (BTW) verschuldigd.

*[Of: het volgende artikel opnemen als een parkeergelegenheid wordt verhuurd en er ook een aparte overeenkomst daarvoor wordt gesloten]*

### Artikel 3

Verhuurder heeft met de Aanvrager of Huurder een aparte overeenkomst gesloten voor de verhuur van de betreffende parkeerplaatsen, in aanvulling op deze overeenkomst. Een kopie van die overeenkomst wordt aan deze overeenkomst gevoegd.

### Artikel 4

Deze overeenkomst wordt als ontbonden beschouwd als de in de preambule bedoelde omgevingsvergunning om wat voor reden dan ook door de Gemeente niet wordt verleend.

Aldus in drievoud opgemaakt en getekend te Amersfoort op [datum] ,

Aanvrager

[handtekening]  
[datum]

Verhuurder

[handtekening]  
[datum]

Gemeente Amersfoort,

[handtekening]  
[datum]

### **13. Reductiefactoren parkeerplaatsen op eigen terrein**

| parkeervoorziening                        | theoretisch aantal | berekenings-aantal | opmerking                |
|-------------------------------------------|--------------------|--------------------|--------------------------|
| enkele oprit zonder garage(box)           | 1                  | 0,8                | Oprit min. 6 meter diep  |
| lange oprit zonder garage(box) of carport | 2                  | 1,5                | Oprit min. 11 meter diep |
| dubbele oprit zonder garage(box)          | 2                  | 1,7                | Oprit min. 5 meter breed |



|                                       |   |     |                          |
|---------------------------------------|---|-----|--------------------------|
| garage(box) zonder oprit (bij woning) | 1 | 0   |                          |
| garage(box) niet bij woning           | 1 | 0   |                          |
| garage(box) met enkele oprit          | 2 | 0,8 | Oprit min. 6 meter diep  |
| garage(box) met lange oprit           | 3 | 1,5 | Oprit min. 11 meter diep |
| garage(box) met dubbele oprit         | 3 | 1,7 | Oprit min. 5 meter breed |

## Parkeernormen Auto Gemeente Amersfoort 2025

| 1. Hoofdcategorie Wonen           | eenheid    | binnenstad | schil | rest bebouwde kom | aandeel bezoekers | opmerking                      |
|-----------------------------------|------------|------------|-------|-------------------|-------------------|--------------------------------|
| <b>Functie:</b>                   |            |            |       |                   |                   |                                |
| <i>Grondgebonden woning</i>       |            |            |       |                   |                   |                                |
| > 160 m2 bvo                      | per woning | 1,1        | 1,4   | 1,7               | -                 | norm is exclusief bezoekers    |
| 120 - 160 m2 bvo                  | per woning | 1,0        | 1,2   | 1,4               | -                 | norm is exclusief bezoekers    |
| 80 - 120 m2 bvo                   | per woning | 0,7        | 0,9   | 1,1               | -                 | norm is exclusief bezoekers    |
| 55 - 80 m2 bvo                    | per woning | 0,5        | 0,7   | 0,8               | -                 | norm is exclusief bezoekers    |
| < 55 m2 bvo                       | per woning | 0,4        | 0,6   | 0,7               | -                 | norm is exclusief bezoekers    |
| Sociale huurwoning > 80 m2 bvo    | per woning | 0,5        | 0,7   | 0,8               | -                 | norm is exclusief bezoekers    |
| Sociale huurwoning 55 - 80 m2 bvo | per woning | 0,3        | 0,5   | 0,6               | -                 | norm is exclusief bezoekers    |
| <i>Niet-grondgebonden woning</i>  |            |            |       |                   |                   | 1)                             |
| > 160 m2 bvo                      | per woning | 1,0        | 1,2   | 1,4               | -                 | norm is exclusief bezoekers    |
| 120 - 160 m2 bvo                  | per woning | 0,9        | 1,1   | 1,2               | -                 | norm is exclusief bezoekers    |
| 80 - 120 m2 bvo                   | per woning | 0,7        | 0,9   | 1,0               | -                 | norm is exclusief bezoekers    |
| 55 - 80 m2 bvo                    | per woning | 0,5        | 0,7   | 0,8               | -                 | norm is exclusief bezoekers    |
| < 55 m2 bvo                       | per woning | 0,4        | 0,6   | 0,7               | -                 | norm is exclusief bezoekers    |
| Sociale huurwoning > 80 m2 bvo    | per woning | 0,5        | 0,7   | 0,8               | -                 | norm is exclusief bezoekers    |
| Sociale huurwoning 55 - 80 m2 bvo | per woning | 0,3        | 0,5   | 0,6               | -                 | norm is exclusief bezoekers    |
| Sociale huurwoning < 55 m2 bvo    | per woning | 0,2        | 0,3   | 0,3               | -                 | norm is exclusief bezoekers    |
| <i>Overige woningen</i>           |            |            |       |                   |                   |                                |
| Aanleunwoning en serviceflat      | per woning | 0,4        | 0,4   | 0,6               | -                 | 2) norm is exclusief bezoekers |

|                                                                                         |                |                             |            |       |                   |                   |                             |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|----------------|-----------------------------|------------|-------|-------------------|-------------------|-----------------------------|
| Studentenwoning of studentenkamer                                                       | per woning     |                             | 0,0        | 0,0   | 0,1               | -                 | norm is exclusief bezoekers |
| Bezoekers voor alle bovenstaande woningen                                               |                |                             |            |       |                   |                   |                             |
| Bezoekers, eerste 20 woningen in de ontwikkeling                                        | per woning     |                             | 0,3        | 0,3   | 0,3               | -                 |                             |
| Bezoeker, eerste 20 woningen in de ontwikkeling (parkeerplaatsen openbaar toegankelijk) | per woning     |                             | 0,1        | 0,1   | 0,2               | -                 |                             |
| Bezoekers, vanaf de 21e woning                                                          | per woning     |                             | 0,05       | 0,05  | 0,1               | -                 |                             |
| 2. Hoofdcategorie Werken                                                                | eenheid        | Amersfoort centraal, zone 1 | binnenstad | schil | rest bebouwde kom | aandeel bezoekers | opmerking                   |
| Functie:                                                                                |                |                             |            |       |                   |                   |                             |
| Commerciële dienstverlening/kantoor                                                     | per 100 m2 bvo | 0,65                        | 0,9        | 1,3   | 1,4               | 5%                |                             |
| Aanvullende behoefte bij baliefuncties                                                  | per balie      |                             | 2,0        | 2,0   | 2,0               | 100%              |                             |
| Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief                                             | per 100 m2 bvo |                             | 1,1        | 1,5   | 1,9               | 5%                | 3)                          |
| Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief                                             | per 100 m2 bvo |                             | 0,4        | 0,5   | 0,7               | 5%                | 3)                          |
| 3. Hoofdcategorie Winkelen en boodschappen                                              | eenheid        |                             | binnenstad | schil | rest bebouwde kom | aandeel bezoekers | opmerking                   |
| Functie:                                                                                |                |                             |            |       |                   |                   |                             |
| Bouwmarkt                                                                               | per 100 m2 bvo |                             | nvt        | 1,5   | 2,0               | 87%               |                             |
| Tuincentrum/groencentrum                                                                | per 100 m2 bvo |                             | nvt        | 2,0   | 2,3               | 89%               | m2 bvo incl. buitenruimte   |
| Bruin- en witgoedzaken                                                                  | per 100 m2 bvo |                             | 2,9        | 4,8   | 6,6               | 92%               |                             |
| Woonwarenhuis (zeer groot, circa 25.000 m2 bvo)                                         | per 100 m2 bvo |                             | nvt        | nvt   | 4,0               | 95%               | 4)                          |
| Kringloopwinkel                                                                         | per 100 m2 bvo |                             | nvt        | 0,9   | 1,4               | 89%               |                             |
| Meubel-/woonboulevard                                                                   | per 100 m2 bvo |                             | nvt        | 1,6   | 2,0               | 93%               |                             |
| Outletcentrum                                                                           | per 100 m2 bvo |                             | nvt        | 7,8   | 8,6               | 94%               |                             |
| Supermarkt                                                                              | per 100 m2 bvo |                             | 2,1        | 3,0   | 3,9               | 93%               |                             |
| Groothandel in levensmiddelen/grootchalige detailhandel                                 | per 100 m2 bvo |                             | nvt        | 5,4   | 5,4               | 80%               | 5)                          |
| Weekmarkt (bij wijk-, buurt- en dorpscentrum)                                           | per 100 m2 bvo |                             | 0,15       | 0,15  | 0,15              | 85%               |                             |

|                                                        |                      |                   |              |                          |                          |                  |
|--------------------------------------------------------|----------------------|-------------------|--------------|--------------------------|--------------------------|------------------|
| Overige detailhandel                                   | per 100 m2 bvo       | 2,8               | 3,3          | 4,0                      | 95%                      |                  |
| <b>4. Hoofdcategorie Sport, cultuur en ontspanning</b> | <b>eenheid</b>       | <b>binnenstad</b> | <b>schil</b> | <b>rest bebouwde kom</b> | <b>aandeel bezoekers</b> | <b>opmerking</b> |
| <b>Functie:</b>                                        |                      |                   |              |                          |                          |                  |
| Bowlingcentrum                                         | per baan             | 1,1               | 1,7          | 2,3                      | 89%                      |                  |
| Biljartcentrum                                         | per tafel            | 0,6               | 0,8          | 1,1                      | 87%                      |                  |
| Sportschool/fitness                                    | per 100 m2 bvo       | 0,9               | 2,9          | 4,2                      | 87%                      |                  |
| Dansstudio                                             | per 100 m2 bvo       | 1,0               | 3,3          | 4,9                      | 93%                      |                  |
| Golfbaan (18 holes)                                    | per 18 holes, 60 ha  | nvt               | nvt          | 85,6                     | 98%                      |                  |
| Golfoefencentrum                                       | per centrum          | nvt               | nvt          | 48,7                     | 93%                      |                  |
| Sporthal/sportzaal                                     | per 100 m2 bvo       | 1,2               | 1,8          | 2,4                      | 96%                      | 6)               |
| Kunstijsbaan (kleiner dan 400 m)                       | per 100 m2 bvo       | 0,9               | 1,1          | 1,4                      | 98%                      |                  |
| Kunstijsbaan (400 m)                                   | per 100 m2 bvo       | nvt               | 1,8          | 2,1                      | 98%                      |                  |
| Indoorspeeltuin (kinderspeelhal)                       | per 100 m2 bvo       | 1,0               | 1,8          | 2,8                      | 98%                      |                  |
| Tennishal                                              | per 100 m2 bvo       | 0,2               | 0,3          | 0,4                      | 87%                      |                  |
| Squashhal                                              | per 100 m2 bvo       | 1,5               | 2,3          | 2,6                      | 84%                      |                  |
| Zwembad (overdekt)                                     | per 100 m2 bassin    | nvt               | 9,7          | 10,5                     | 97%                      |                  |
| Zwembad (openlucht)                                    | per 100 m2 bassin    | nvt               | 9,1          | 11,9                     | 99%                      |                  |
| Wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)  | per 100 m2 bvo       | nvt               | nvt          | 8,8                      | 99%                      |                  |
| Sauna, hammam                                          | per 100 m2 bvo       | 2,0               | 4,1          | 6,1                      | 99%                      |                  |
| Bibliotheek                                            | per 100 m2 bvo       | 0,2               | 0,5          | 0,8                      | 97%                      |                  |
| Bioscoop                                               | per 100 m2 bvo       | 2,2               | 6,9          | 10,0                     | 94%                      | 7)               |
| Filmtheater/filmhuis                                   | per 100 m2 bvo       | 1,6               | 4,2          | 6,7                      | 97%                      | 7)               |
| Theater/schouwburg                                     | per 100 m2 bvo       | 5,8               | 6,4          | 8,3                      | 87%                      |                  |
| Musicaltheater                                         | per 100 m2 bvo       | 2,4               | 2,9          | 3,4                      | 86%                      |                  |
| Casino                                                 | per 100 m2 bvo       | 5,2               | 5,6          | 6,0                      | 86%                      |                  |
| Volkstuin                                              | per 10 tuinen        | nvt               | 1,1          | 1,2                      | 100%                     |                  |
| Attractie- en pretpark                                 | per ha netto terrein | nvt               | nvt          | 4,0                      | 99%                      | *                |
| Dierenpark                                             | per ha netto terrein | 4,0               | 4,0          | 4,0                      | 99%                      | *                |
| Jachthaven                                             | per ligplaats        | 0,5               | 0,5          | 0,5                      | 99%                      | *                |
| Manege (paardenhouderij)                               | per box              | nvt               | nvt          | nvt                      | 90%                      | *                |
| Museum                                                 | per 100 m2 bvo       | 0,3               | 0,5          | 0,9                      | 95%                      | *                |
| Stadion                                                | per zitplaats        | 0,04              | 0,04         | 0,04                     | 99%                      | *                |
| Sportveld                                              | per ha netto terrein | 13,0              | 13,0         | 13,0                     | 95%                      | *                |
| Padelhal                                               | per 100 m2 bvo       | 0,2               | 0,3          | 0,5                      | 87%                      |                  |
| <b>5. Hoofdcategorie Horeca- en verblijfsrecreatie</b> | <b>eenheid</b>       | <b>binnenstad</b> | <b>schil</b> | <b>rest bebouwde kom</b> | <b>aandeel bezoekers</b> | <b>opmerking</b> |
| <b>Functie:</b>                                        |                      |                   |              |                          |                          |                  |

|                                                                |                                        |                   |              |                          |                          |                  |
|----------------------------------------------------------------|----------------------------------------|-------------------|--------------|--------------------------|--------------------------|------------------|
| Bungalowpark (huisjescomplex)                                  | per bungalow                           | nvt               | nvt          | 1,5                      | 91%                      |                  |
| Camping (kampeerterrein)                                       | per bungalow                           | nvt               | nvt          | nvt                      | 90%                      |                  |
| 1-3*-hotel                                                     | per 10 kamers                          | 1,5               | 2,6          | 4,2                      | 75%                      |                  |
| 4-5*-hotel                                                     | per 10 kamers                          | 3,0               | 5,0          | 7,0                      | 75%                      |                  |
| Discotheek                                                     | per 100 m2 bvo                         | 4,1               | 10,3         | 16,4                     | 99%                      |                  |
| Café/bar/cafetaria                                             | per 100 m2 bvo                         | 4,0               | 4,0          | 5,0                      | 90%                      | 8)               |
| Restaurant                                                     | per 100 m2 bvo                         | 4,0               | 4,0          | 4,0                      | 80%                      | 8)               |
| Evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw                       | per 100 m2 bvo                         | 3,0               | 4,0          | 5,0                      | 99%                      | *                |
| <b>6. Hoofdcategorie Gezondheid en (sociale) voorzieningen</b> | <b>eenheid</b>                         | <b>binnenstad</b> | <b>schil</b> | <b>rest bebouwde kom</b> | <b>aandeel bezoekers</b> | <b>opmerking</b> |
| <b>Functie:</b>                                                |                                        |                   |              |                          |                          |                  |
| Huisartsenpraktijk(-centrum)                                   | per behandelkamer                      | 1,8               | 1,8          | 2,3                      | 57%                      |                  |
| Overige gezondheidsfuncties met praktijken                     | per behandelkamer                      | 1,3               | 1,6          | 1,9                      | 55%                      | 9)               |
| Apotheek                                                       | per 100 m2 bvo                         | 2,0               | 2,5          | 2,9                      | 45%                      |                  |
| Ziekenhuis                                                     | per 100 m2 bvo                         | 1,3               | 1,5          | 1,6                      | 29%                      | *                |
| Begraafplaats/crematorium                                      | per (deels) gelijktijdige plechtigheid | nvt               | nvt          | 26,6                     | 97%                      |                  |
| Penitentiaire inrichting                                       | per 10 cellen                          | 1,4               | 1,9          | 3,0                      | 37%                      |                  |
| Religiegebouw                                                  | per zitplaats                          | 0,1               | 0,1          | 0,1                      | 99%                      | *                |
| Social cultureel centrum/wijkgebouw                            | per 100 m2 bvo                         | 1,0               | 1,0          | 1,0                      | 90%                      |                  |
| Verpleeg- en verzorgingstehuis                                 | per wooneenheid                        | 0,5               | 0,5          | 0,5                      | 60%                      | 10)              |
| <b>7. Hoofdcategorie Onderwijs</b>                             | <b>eenheid</b>                         | <b>binnenstad</b> | <b>schil</b> | <b>rest bebouwde kom</b> | <b>aandeel bezoekers</b> | <b>opmerking</b> |
| <b>Functie:</b>                                                |                                        |                   |              |                          |                          |                  |
| Kinderdagverblijf (crèche)                                     | per 100 m2 bvo                         | 0,8               | 1,0          | 1,1                      | 0%                       | excl. K+R        |
| Basisschool                                                    | per leslokaal                          | 0,5               | 0,5          | 0,5                      | 0%                       | excl. K+R        |
| Middelbare school                                              | per 100 leerlingen                     | 2,3               | 3,0          | 3,3                      | 11%                      | 11)              |
| ROC                                                            | per 100 leerlingen                     | 3,2               | 3,8          | 4,2                      | 7%                       | 11)              |
| Hogeschool                                                     | per 100 leerlingen                     | 6,3               | 6,9          | 7,5                      | 72%                      | 11)              |
| Universiteit                                                   | per 100 leerlingen                     | 9,7               | 11,5         | 12,7                     | 48%                      | 11)              |
| Avondonderwijs                                                 | per 10 studenten                       | 3,0               | 4,0          | 5,0                      | 95%                      | 11)              |
|                                                                |                                        |                   |              |                          |                          |                  |
|                                                                |                                        |                   |              |                          |                          |                  |



|     |                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|-----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| *   | Van deze functie worden de parkeernormen gepresenteerd op basis van globale parkeercijfers van het CROW. Bij het opstellen van de parkeereis is maatwerk per project vereist.                                                                                            |
| 1)  | Onder een niet-grondgebonden woning wordt verstaan: woningen die niet rechtstreeks toegankelijk zijn op het straatniveau. Als er sprake is van niet-grondgebonden woningen geldt voor alle woningen in het complex de norm voor niet-grondgebonden woningen.             |
| 2)  | Definitie aanleunwoning/serviceflat: Zelfstandige woonruimte voor ouderen of (licht) verstandelijk gehandicapten waarbij wel een fysieke en/of organisatorische relatie met een zorginstelling bestaat.                                                                  |
|     | Het zijn vaak woningen in de directe nabijheid van (of behoren tot) een zorginstelling, waarbij de mogelijkheid bestaat om desgewenst gebruik te maken van de diensten van de zorginstelling.                                                                            |
| 3)  | Onder arbeidsintensieve bedrijven valt b.v. industrie, laboratorium, werkplaats. Onder arbeidsextensieve bedrijven vallen functies als loods, opslag en transportbedrijf. De norm is exclusief parkeren voor vrachtwagens.                                               |
| 4)  | De parkeernormen voor deze functie zijn gebaseerd op grote vestigingen van circa 25.000 m <sup>2</sup>                                                                                                                                                                   |
| 5)  | Hieronder vallen grootschalige detailhandelsvestigingen met een regionale aantrekkingskracht. Bekende ketens van een groothandel in levensmiddelen zijn bijvoorbeeld Makro, Hanos en Sligro.                                                                             |
| 6)  | Bij grote aantallen bezoekers moet maatwerk worden geboden.                                                                                                                                                                                                              |
| 7)  | 1 zitplaats is circa 3 m <sup>2</sup> bvo. Bij bioscopen/filmhuizen moet voor parkeren rekening worden gehouden met een eventuele overlap tussen twee voorstellingen (resp. + 40%/+20%).                                                                                 |
| 8)  | Terrassen tellen niet mee voor het bepalen van het aantal m <sup>2</sup> bvo                                                                                                                                                                                             |
| 9)  | Onder overige praktijken wordt verstaan: fysiotherapiepraktijk, consultatiebureau, gezondheidscentrum, consultatiebureau voor ouderen, tandartspraktijk (-centrum).                                                                                                      |
| 10) | Definitie verpleeg-, verzorgingstehuis: Zorgplaatsen waarbij de (bejaarde) bewoners niet meer geheel zelfstandig kunnen wonen en gehele of gedeeltelijke verzorging nodig hebben. Te denken valt dan aan de bewoners van een bejaardenhuis/verzorgingshuis/verpleeghuis. |
| 11) | Het percentage bezoekers dat genoemd is is bij deze functies betreft het aandeel leerlingen/studenten.                                                                                                                                                                   |