

## Nota Parkeernormen Almere 2025

### 1. Inleiding

#### 1.1 Waarom een nieuwe nota parkeernormen?

De gemeente Almere heeft nieuw parkeerbeleid opgesteld. Dit parkeerbeleid is een uitwerking van zowel de 'Mobiliteitsvisie 2020-2030' als het 'Mobiliteitsplan Hart van de Stad'. Het 'Parkeerbeleid Almere 2025' bevat een aantal uitgangspunten. Deze uitgangspunten vormen het vertrekpunt voor de verdere uitwerking van onderliggende beleidsdocumenten van de gemeente Almere op het gebied van parkeren. Een van die documenten is de deze geactualiseerde nota parkeernormen.

Het aanleggen van parkeerplaatsen vormt een belangrijk onderdeel binnen projecten en (kleinschalige) gebiedsontwikkelingen. Daarom is het belangrijk dat de gemeente een juridische grondslag heeft om te kunnen toetsen of er bij een project voldoende parkeerplaatsen worden aangelegd om in de parkeerbehoefte te voorzien. De nota parkeernormen schrijft voor op welke wijze het aantal auto- en fietsparkeerplaatsen moet worden berekend dat moet worden aangelegd en in stand moet worden gehouden.

De 'Nota Parkeernormen Almere 2025' vervangt de huidige en tijdelijke 'Nota Parkeernormen 2020'. Bij de inwerkingtreding van de Omgevingswet is de 'Parapluherziening Parkeren' (vastgesteld op 17 december 2020) van rechtswege onderdeel geworden van het omgevingsplan van de gemeente Almere. Deze 'Parapluherziening Parkeren' bevat een dynamische verwijzing naar de meest actuele versie van de nota parkeernormen. Hierdoor wordt de 'Nota Parkeernormen Almere 2025' van toepassing op het hele grondgebied van Almere. Wijziging van de 'Nota Parkeernormen Almere 2025' binnen de vastgestelde beleidsuitgangspunten is een bevoegdheid van het college.

#### 1.2 Leeswijzer bij de Nota Parkeernormen Almere 2025

Hoofdstuk 2 beschrijft het juridisch kader waarbinnen deze nota valt. Hierin staat ook de overgangsregeling opgenomen. Hoofdstuk 3 laat zien welke gebiedsindeling we hanteren en waarom. In hoofdstuk 4 laten we voor de fiets zien welke parkeernormen we in deze gebieden hanteren voor de realisatie van verschillende functies. Hoofdstuk 5 bevat het toepassingskader voor fietsparkeernormen. In hoofdstuk 6 laten we voor de auto zien welke parkeernormen we in deze gebieden hanteren voor de realisatie van verschillende functies. Het afsluitende hoofdstuk 7 bevat het toepassingskader aan de hand waarvan het aantal autoparkeerplaatsen wordt berekend dat aangelegd en in stand gehouden moet worden bij nieuw ontwikkelingen.

Daarnaast bevat deze nota de volgende bijlagen:

- Bijlage A: Achtergrond bij parkeernormering
- Bijlage B: Lijst met parkeernormen auto
- Bijlage C: Lijst met parkeernormen fiets
- Bijlage D: Aanwezigheidspercentages
- Bijlage E: Richtlijnen kwaliteit stallingen fiets en scooter
- Bijlage GF: Parkeerprotocol parkeeronderzoeken
- Bijlage G: Projectenlijst overgangsregeling
- Bijlage H: Begrippenlijst

#### 1.3 Reikwijdte van de Nota Parkeernormen Almere 2025

Het doel van deze nota parkeernormen is het ontwikkelen van een eenduidige en transparante werkwijze voor het toepassen van de parkeernormen voor fiets en auto. De Nota Parkeernormen Almere 2025 heeft betrekking op het hele grondgebied van de gemeente Almere. De parkeernormen uit de Nota Parkeernormen Almere 2025 gelden voor toekomstige gebiedsontwikkelingen en transformaties in Almere waarvoor een omgevingsvergunning nodig is. Afhankelijk van het gebied waar de ontwikkeling of het initiatief in plaatsvindt, kunnen de parkeernormen en bijbehorende acceptabele loopafstanden verschillen, en kan al dan niet sprake zijn van een verplichte financiële bijdrage aan het Mobiliteitsfonds, waarover meer in paragraaf 2.4 van deze nota. De gebiedsindeling van de parkeernormen staat toegelicht in hoofdstuk 3 van deze nota parkeernormen.

De planvorming voor Almere Pampus is nog in ontwikkeling. Het college moet nog bepalen welke parkeernormen en acceptabele loopafstanden hier moeten worden toegepast. In de tussentijd hanteert het college de parkeernormen en acceptabele loopafstanden voor D-gebieden bij een ruimtelijke activiteit in het ontwikkelgebied.



De Nota Parkeernormen Almere 2025 is voor bestaande wijken pas relevant zodra er een nieuwe (gebieds-)ontwikkeling of initiatief plaatsvindt binnen die wijk. De nota parkeernormen zorgt ervoor dat een omgevingsvergunning kan worden verleend als de parkeerbehoefte op eigen terrein wordt opgevangen of (deels) gebruikgemaakt kan worden van beschikbare parkeerplekken in de openbare ruimte of openbare parkeergarages. Voorwaarde is dat uit een onafhankelijk parkeerdrukonderzoek blijkt dat daar voldoende ruimte over is.

Bij gebiedsontwikkelingen kunnen naast de parkeernormen uit deze 'Nota Parkeernormen Almere 2025' nog aanvullende eisen worden gesteld ten aanzien van bijvoorbeeld de parkeerlocatie of loopafstanden. Deze eisen worden bijvoorbeeld vastgelegd in de Mobiliteitsvisie, het Parkeerbeleid, het Mobiliteitsplan of een Mobiliteitsprogramma van Eisen (MPvE).

Openbare ruimte is kostbaar, naast parkeren is ook ruimte nodig voor groen of bijvoorbeeld transformatiehuisjes. Bij grootschalig onderhoud of herinrichting van de openbare ruimte willen we daarom een check doen op de aanwezige hoeveelheid parkeerplaatsen. Ook daarvoor gebruiken we de nota parkeernormen. De gemeente kan samen met de buurt bespreken hoe een eventueel tekort of overschot aan parkeerplaatsen kan worden opgelost. Dit kan bijvoorbeeld door de openbare ruimte aan te passen of door vormen van parkeerregulering toe te passen. De stappen hiertoe staan beschreven in het stroomschema in Bijlage 3 uit het 'Parkeerbeleid Almere 2025'.

#### 1.4 Belangrijkste wijzigingen

Hieronder staan een aantal belangrijke wijzigingen in de voorliggende Nota Parkeernormen Almere 2025 ten opzichte van de tijdelijke 'Nota Parkeernormen 2020' van de gemeente Almere:

- De gebiedsindeling voor auto- en fietsparkeernormen voor parkeernormen is aangepast, waarbij het aantal zones is gewijzigd: A, B+/B, C, D en ontwikkelgebied Pampus.
  - o Het A-gebied is komt grotendeels overeen met het A+- en A-gebied uit de 'Nota Parkeernormen 2020'.
  - o B+-gebieden zijn stedelijke gebieden rondom HOV-knooppunten met de potentie om te bouwen met hogere dichtheden en lagere parkeernormen, mits op die locaties parkeerregulering aanwezig is.
- De gebiedsindeling voor auto- en fietsparkeernormen is gebaseerd op de meest recente gegevens van het CBS, RDW en ODIN over Almere, waarbij:
  - o De toe te passen parkeernormen in A- en B+-gebieden lager zijn, maar waar voorwaarden gelden om deze verlaging te rechtvaardigen, namelijk de aanwezigheid van Hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) en parkeerregulering, en specifiek voor het A-gebied ook het aanbod van deelmobiliteit).
  - o De parkeernormen in de B-, C- en D-gebieden vraagvolgend zijn.
- De autoparkeernormen per woningtype en grootte zijn verfijnd.
- De loopafstanden voor aan te leggen autoparkeerplaatsen zijn nader gespecificeerd per gebied en per functie.
- De rekenmethode voor dubbelgebruik is nader uitgewerkt, onder andere door een actualisatie van de aanwezigheidspercentages.
- Er is een aantal nieuwe categorieën toegevoegd voor de auto- en fietsparkeernormen.
- Het kader voor de toepassing van fietsparkeernormen en de kwaliteitseisen voor fietsparkeerplaatsen zijn uitgebreid.
- In het A-gebied is een lagere parkeernorm van toepassing (zie hierboven onder punt 2), waarin de aanwezigheid van deelmobiliteit al is verdisconteerd. Daar staat tegenover dat binnen dit gebied voor initiatiefnemers een verplichte financiële bijdrage geldt aan het deelmobiliteitsconcept in de vorm van een storting in het mobiliteitsfonds. Met de hiervoor bedoelde financiële bijdrage wordt in feite een 'korting' gegeven op (een deel van) de parkeereis. Op die manier is het hanteren van een lagere parkeernorm in het A-gebied te rechtvaardigen en zijn de financiële middelen voor de gemeente om in het A-gebied duurzame mobiliteitsconcepten te realiseren geborgd en financieel economisch uitvoerbaar. De instellingsbesluiten voor het Mobiliteitsfonds vallen buiten deze nota parkeernormen.

## 2. Juridisch kader

### 2.1 Juridische grondslag

De Nota Parkeernormen Almere 2025 geeft kengetallen voor een bepaald type gebruik en de omvang daarvan in relatie tot de ligging binnen de gemeente Almere. Bij de inwerkingtreding van de Omgevingswet is de Parapluperziening parkeren (vastgesteld op 17 december 2020) van rechtswege onderdeel geworden van het tijdelijke deel van het Omgevingsplan van de gemeente Almere.



Het Omgevingsplan maakt onderscheid in de toepassing van de nota parkeernormen bij bouwactiviteiten en bij activiteiten die leiden tot een gebruikswijziging van bestaande bouw (en waarvoor geen omgevingsvergunning nodig is). De parapluperziening bevat een dynamische verwijzing naar de meest actuele versie van de nota parkeernormen. Door de dynamische verwijzing zijn de nieuwe parkeernormen rechtstreeks van toepassing bij een aanvraag voor een omgevingsvergunning voor de omgevingsplan-activiteit voor het bouwen van een bouwwerk.

Voor gevallen waar alleen sprake is van het wijzigen van gebruik passende binnen de vigerende gebruiksregels waarvoor geen omgevingsvergunning voor bouwen nodig is, wordt niet gewerkt met een dynamische verwijzing. Daarom worden zowel de gebiedsindeling, als de parkeernormen voor fiets en auto uit deze nota parkeernormen als bijlage toegevoegd aan het Omgevingsplan. Dit gebeurt bij de eerstvolgende wijziging van het Omgevingsplan. Zolang dit nog niet is gebeurd, betekent dit dat bij verzoeken voor wijzigingen van gebruik de parkeernormen in 'Bijlage 2 Gebiedsindeling & auto- en fietsparkeernormen' bij het 'Parapluperziening parkeren' gelden. Voor wijzigingen van gebruik die niet passen binnen de geldende gebruiksregels en waarvoor een omgevingsvergunning nodig is om af te wijken van het omgevingsplan zijn de "nieuwe" normen uit deze nota wel van toepassing.

Voor ontwikkelingen in Almere Pampus moet het college nog bepalen welke parkeernormen en acceptabele loopafstanden worden toegepast. In de tussentijd hanteert het college de parkeernormen en acceptabele loopafstanden voor D-gebieden bij een gebiedsontwikkeling in Almere Pampus.

Sommige lopende projecten vallen onder een overgangsregeling, zie hiervoor paragraaf 2.3 en Bijlage G.

## **2.2 Parkeernorm, parkeerbalans en parkeereis**

Een parkeernorm is een getal dat voor een specifieke ontwikkeling aangeeft hoeveel parkeerplaatsen benodigd zijn per 100 vierkante meter oppervlakte of per eenheid. Parkeernormen worden gebruikt om de parkeerbehoefte voor een specifieke ontwikkeling te berekenen. Op basis van de te realiseren functies met de bijbehorende parkeernormen wordt een parkeerbalans opgesteld. In een parkeerbalans wordt ook rekening gehouden met de aanwezigheidspercentages van gebruikersgroepen op de verschillende momenten van de dag/week (dubbelgebruik).

De maatgevende parkeerbehoefte is het aantal parkeerplaatsen dat nodig is op het maatgevende moment binnen een bepaald gebied of voor een specifieke functie, rekening houdend met de aanwezigheidspercentages van de doelgroepen in het gebied. Het maatgevende moment is geen vast moment, maar is afhankelijk van de mix aan functies en kan daarom met ruimtelijke ontwikkelingen in een gebied ook verschuiven.

De parkeereis is het aantal parkeerplaatsen dat conform de hiervoor omschreven parkeerbehoefte, na de toets op dubbelgebruik, op het maatgevende moment en – in het geval van transformatie na salderen – in het plangebied gerealiseerd moet worden. Het uitgangspunt is dat de parkeereis op eigen terrein dient te worden opgelost. Onder voorwaarden gesteld in deze nota parkeernormen kan van de eis om de parkeereis op eigen terrein op te lossen worden afgeweken (zie paragraaf 7.3 'Afwijkingsmogelijkheden realiseren parkeereis op eigen terrein'). Verder kunnen Initiatiefnemers (een deel van) de parkeereis afkopen (zie paragraaf 7.4 'Afkoopregeling').

De toepassingskaders voor de fietsparkeernormen niet gelijk aan die van autoparkeernormen. De parkeereis voor auto is een minimale eis in de vraagvolgende gebieden, maar ook een maximale eis in gebieden waar we sturen op een afname van autogebruik. Voor de fiets is de parkeereis altijd een minimale eis.

## **2.3 Overgangsregeling**

Het college van de gemeente Almere past de Nota Parkeernormen Almere 2025 toe zoals deze geldt op het moment van indiening van de aanvraag voor een omgevingsvergunning. In deze nota parkeernormen is een overgangsregeling opgenomen. De overgangsregeling geldt in twee gevallen:

1. Indien een aanvraag voor een omgevingsvergunning is ingediend na de inwerkingtreding van de Nota Parkeernormen Almere 2025, maar betrekking heeft op een project opgenomen in Bijlage G, zijn op die aanvraag de parkeernormen en voorwaarden van toepassing zoals vastgelegd in de Nota Parkeernormen 2020.
2. Indien een omgevingsvergunning is aangevraagd of een grondreserveringsovereenkomst is getekend binnen 3 maanden na inwerkingtreding van de Nota Parkeernormen Almere 2025, heeft de initiatiefnemer de keuze tussen de parkeernormen en voorwaarden uit de Nota Parkeernormen 2020 en de Nota Parkeernormen Almere 2025.



## 2.4 Mobiliteitsfonds

Bij vaststelling van het 'Mobiliteitsplan Hart van de Stad'<sup>1</sup> heeft de raad ingestemd met het toepassen van lagere parkeernormen bij nieuwe gebiedsontwikkelingen van het centrum van Almere Stad (A-gebied). Het realiseren van het gewenste programma in het centrum kost geld. Het instellen van een mobiliteitsfonds biedt uitkomst. Bij ontwikkelingen in het A-gebied is een financiële bijdrage in het mobiliteitsfonds verplicht, omdat hiermee een reductiefactor en een lagere parkeernorm in dit gebied wordt gerechtvaardigd.

Ontwikkelaars wordt daarnaast de mogelijkheid geboden om de parkeereis voor de auto en – in uitzonderlijke gevallen ook voor - de fiets (geheel of gedeeltelijk) af te kopen. Het mobiliteitsfonds wordt dan aanvullend gevoed met de opbrengsten uit deze afkoop. Het gestorte geld moet ingezet worden voor mobiliteitsmaatregelen, die ten goede komen aan de omgeving van de ruimtelijke activiteit. Vanuit dit mobiliteitsfonds worden alternatieve vormen van mobiliteit en parkeren (mede) gefinancierd.

Het instellen van het Mobiliteitsfonds vloeit voort uit het 'Programma Kostenverhaal 2025'<sup>2</sup> en wordt bekrachtigd bij de Programmabegroting 2026. Op dat moment legt het college het instellingsbesluit voor het mobiliteitsfonds voor aan de raad. Dit is een "kaal" instellingsbesluit, zodat er gelden kunnen worden gestort. Op een later moment komt het college met een voorstel voor een compleet instellingsbesluit, met bestedingsregels, governance en wijze van verantwoording.

## 3. Gebiedsindeling

De locatie van een (nieuw)bouwontwikkeling is van invloed op de parkeervraag. Functies in het centrum van Almere-Stad hebben namelijk over het algemeen een lagere parkeervraag dan dezelfde functies in bijvoorbeeld Almere Duin. Meerdere factoren zoals parkeerregulering, de nabijheid van HOV, de nabijheid van dagelijkse voorzieningen en de stedelijkheidsgraad spelen hierin een rol. Daarom zijn in Almere parkeernormen opgesteld voor verschillende deelgebieden.

De gebiedsindeling volgt grotendeels de stedelijkheidsgraad, autobezit en natuurlijk lopende grenzen van de betreffende gebieden (zie voor een uitgebreide uitleg over autobezit en -gebruik de bijlagen B.A.2 en B.A.3). Volgend uit het 'Mobiliteitsplan Hart van de Stad' wordt in het A-gebied ingezet op het aantrekkelijker maken van alternatieve vormen van vervoer. Samen met de hogere stedelijkheidsgraad die het gebied in de loop van de tijd krijgt, leidt dit op termijn tot een lager autobezit. De parkeernormen voor auto en fiets in het A-gebied anticiperen hierop.

Almere is opgedeeld in de volgende gebieden:

- Het A-gebied betreft het centrum van Almere-Stad;
- Het B-gebied betreft het stedelijke deel van Almere. Rondom de treinstations voegen we daar een B+-gebied toe. Wanneer in een B+-gebied parkeerregulering geldt, is het mogelijk om met lagere parkeernormen te werken. Wanneer in een B+-gebied geen parkeerregulering geldt, dan gelden de uitgangspunten van een B-gebied. Hierop zijn twee ontwikkelgerichte toevoegingen gedaan:
  - o Voor de Zuidoevers, zuidelijk van het Weerwater is al rekening gehouden met een nieuw te ontwikkelen HOV-knooppunt voor de bus.
  - o In het centrum van Almere Haven is rekening gehouden met ontwikkelingen, zoals beschreven in het plan 'Haven Leeft'.
- Het C-gebied is minder stedelijk dan het B-gebied en betreft onder andere de gebieden Almere Hout, de Vaart en Buitenvaart.
- Het D-gebied betreft het buitengebied van Almere.
- Het ontwikkelgebied betreft Almere Pampus. Voor het ontwikkelgebied zijn in deze nota parkeernormen geen aparte parkeernormen en acceptabele loopafstanden opgenomen. Voor ontwikkelingen in het ontwikkelgebied Pampus moet het college nog bepalen welke parkeernormen en acceptabele loopafstanden worden toegepast. In de tussentijd hanteert het college de parkeernormen en acceptabele loopafstanden voor het D-gebied bij een gebiedsontwikkeling in dit ontwikkelgebied.

In een B+-gebied waar nu geen parkeerregulering geldt, kan het college kiezen om B+-parkeernormen te hanteren, als bij het vaststellen van een plan een besluit wordt genomen om gelijktijdig met oplevering van het plan/initiatief ook parkeerregulering in te voeren. Dit is bedoeld om te voorkomen dat er parkeeroverlast in de wijk ontstaat bij de verdere ontwikkeling/invulling/uitvoering van het plan c.q. gebied.

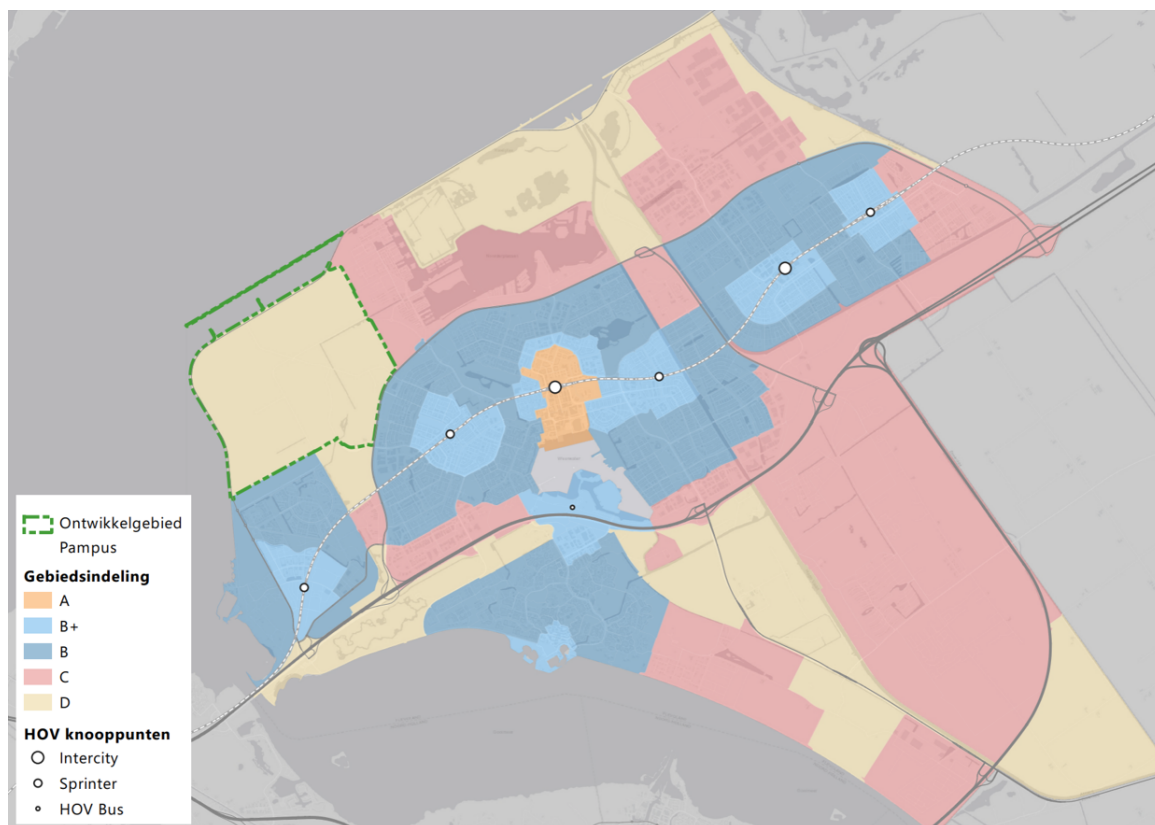
1) Het 'Mobiliteitsplan Hart van de Stad' is digitaal raadpleegbaar via: <https://documentwijzer.raadvanalmere.nl/app/document?url=https:%2F%2Fapi.notubiz.nl%2Fdocument%2F13640143%2F5>.

2) Het 'Programma Kostenverhaal 2025' is digitaal raadpleegbaar via: <https://documentwijzer.raadvanalmere.nl/app/document?url=https:%2F%2Fapi.notubiz.nl%2Fdocument%2F15973086%2F1>.



Het voornemen tot invoering van parkeerregulering moet worden verankerd in het ontwikkelingsplan (of nadere uitwerkingen hiervan) voor de betreffende gebiedsontwikkeling en bij de onderbouwing van de omgevingsvergunning. De verankering is mogelijk door het opnemen van een voorwaarde bij omgevingsvergunning (waaronder ook de omgevingsvergunning voor de buitenplanse omgevingsactiviteit wordt verstaan) of als voorwaardelijke verplichting in de regels van een wijziging van het Omgevingsplan.

Bij de gebiedsindeling is het huidige autobezit in grote delen van de stad leidend. Dit geldt voor de parkeernormen in de B-, C- en D-gebieden, waarvoor onderzoek is gedaan naar het autobezit op buurtniveau. De onderbouwing voor de autoparkeernormen is toegevoegd onder Bijlage A.



Figuur 3.1: Gebiedsindeling voor fiets- en autoparkeernormen in Almere.

#### 4. Fietsparkeren

Dit hoofdstuk licht de fietsparkeernormen van de gemeente Almere toe. Bijlage C bevat het totaaloverzicht van de fietsparkeernormen.

De gemeente Almere wil het gebruik van de fiets stimuleren en de kwaliteit van de openbare ruimte verbeteren. Bij nieuwbouwplannen en transformatieprojecten moet daarom rekening worden gehouden met het stallen of parkeren van de fiets (waar fiets staat, worden ook brom- en snorfietsen bedoeld). De initiatiefnemer moet daarom bij de vergunningaanvraag ook de fietsparkeerbehoefte en de bijbehorende fietsparkeeroplossing inzichtelijk maken.

Alle fietsparkeerplaatsen binnen het plangebied moeten op eigen terrein worden aangelegd, waarbij voor vaste gebruikers de voorzieningen afgesloten en overdekt moeten zijn. Voor bezoekers dienen de fietsparkeerplaatsen vrij toegankelijk te worden aangeboden.

##### 4.1 Fietsparkeernormen woonfuncties

Het voorzien in stallingsruimte voor de fietsen en scootmobielen bij nieuwbouwwoningen is gewaarborgd in artikelen 4.171 – 4.173 van het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl). Op basis van het Bbl is het bij nieuwbouwwoningen verplicht om een afsluitbare bergruimte te realiseren voor het opbergen van fietsen en scootmobielen van bewoners. Dit betekent dat gemeenten geen aanvullende of afwijkende normen mogen opleggen voor het aantal fietsparkeerplaatsen binnen de woning of op eigen terrein. Het Bbl biedt wel ruimte voor gelijkwaardige oplossingen. In plaats van individuele bergingen per woning mag een collectieve fietsenstalling worden gerealiseerd, mits aan bepaalde voorwaarden wordt voldaan.



De gemeente Almere geeft de voorkeur aan het aanleggen van collectieve fietsenstallingen bij appartementencomplexen, omdat dit efficiënter ruimtegebruik mogelijk maakt.

#### **Gelijkwaardig alternatief voor eis Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl)**

De eisen die gesteld worden voor fietsparkeerplaatsen voor bewoners in nieuwbouwwoningen en appartementencomplexen zijn bedoeld om een duurzame en gebruiksvriendelijke infrastructuur voor fietsverkeer te waarborgen. Het stimuleren van fietsgebruik is een belangrijk onderdeel van het Almeerse mobiliteitsbeleid. Als een gemeenschappelijke fietsenberging als alternatief wordt gekozen voor de individuele berging uit het Bbl, dan moet er per appartement een minimaal aantal fietsparkeerplaatsen voor bewoners worden gerealiseerd. Dit aantal is afhankelijk van de omvang van de woning en wordt weergegeven in Tabel 4.1.

Hoe groter de woning, hoe meer fietsparkeerplaatsen er moeten worden aangelegd in de collectieve fietsenstalling. De toename in het aantal fietsparkeerplaatsen is gebaseerd op ervarings- en onderzoeks-cijfers en de veronderstelling dat grotere woningen vaak gezinnen of huishoudens met meerdere leden huisvesten. Dit laatste leidt tot een groter aantal benodigd parkeerplaatsen per woning. Op deze manier wordt rekening gehouden met de behoefte aan meer fietsenstallingsmogelijkheden bij grotere woningen, omdat deze woningen vaak gepaard gaan met een hoger aantal bewoners die vaker de fiets gebruiken als vervoersmiddel.

Daarnaast gelden er kwaliteitseisen voor de inrichting van de collectieve fietsenstalling:

- Dubbellaags parkeren is toegestaan, maar per woning van meer dan 50 m<sup>2</sup> gebruiksoppervlak (gbo) moeten minimaal twee parkeerplekken in een laag rek beschikbaar zijn;
- De stalling moet goed bereikbaar zijn vanaf het maaiveld;
- Het beheer van de stalling moet voldoen aan de eisen zoals opgenomen in het Bbl.

De individuele berging blijft verplicht voor andere doeleinden, zoals opslag van huisraad. Daarom moet bij woningen vanaf 50 m<sup>2</sup> gbo een afzonderlijke berging van minimaal 2,7 m<sup>2</sup> in of nabij de woning aanwezig zijn.

Tabel 4.1 geeft per woninggrootte het aantal vereiste fietsparkeerplaatsen dat per woning in de collectieve stalling beschikbaar moet zijn voor bewoners en de vereiste minimale oppervlakte van de individuele berging bij de woning weer.

| Omvang woning              | Aantal fietsparkeerplaatsen in collectieve stalling | Individuele berging                        |
|----------------------------|-----------------------------------------------------|--------------------------------------------|
| <50 m <sup>2</sup> gbo     |                                                     | <i>zie Besluit bouwwerken leefomgeving</i> |
| 50-74 m <sup>2</sup> gbo   | 3                                                   | 2,7 m <sup>2</sup>                         |
| 75-99 m <sup>2</sup> gbo   | 4                                                   | 2,7 m <sup>2</sup>                         |
| 100-124 m <sup>2</sup> gbo | 5                                                   | 2,7 m <sup>2</sup>                         |
| 125-150 m <sup>2</sup> gbo | 6                                                   | 2,7 m <sup>2</sup>                         |

*Tabel 4.1: Benodigd aantal fietsparkeerplaatsen voor bewoners in een collectieve stalling.*

Voorbeeld:

Voor een appartement van 80 m<sup>2</sup> gbo moeten bij het appartementencomplex:

- Vier fietsparkeerplaatsen worden opgenomen in de collectieve stalling;
- En een individuele berging van minimaal 2,7 m<sup>2</sup> per woning beschikbaar zijn.

#### **Scootmobielen**

Wanneer bij een woongebouw gebruik wordt gemaakt van een collectieve fietsenstalling als alternatief op de eisen uit het Bbl, dient bij woonfuncties waar mindervalide en/of ouderen verwacht worden tevens rekening te worden gehouden met voldoende (geschikte) ruimte voor het stallen van scootmobielen. Deze stallingsruimte dient brandveilig te zijn en te worden voorzien van voldoende oplaadmogelijkheden voor het opladen van scootmobielen. Het inpassen van stallingsruimte voor scootmobielen is altijd een maatwerkoplossing.

#### **Fietsparkeernormen voor bezoekers van bewoners**

De invulling van fietsparkeervoorzieningen is verschillend voor grondgebonden woningen en appartementen. Bij grondgebonden woningen is het uitgangspunt dat bezoekers hun fiets zonder hinder van voetgangers en het overige verkeer, op of grenzend aan het eigen terrein van de woning kunnen parkeren, bijvoorbeeld in de tuin of tegen de voorgevel. Bij appartementen parkeren meerdere bezoekers op een kleiner oppervlak, waardoor fietsparkeervoorzieningen als nietjes of rekken benodigd zijn.



Om actieve mobiliteit te stimuleren is het belangrijk dat bij appartementen voldoende, comfortabele fietsparkeervoorzieningen aanwezig zijn voor bezoekers. Deze nota parkeernormen zet in op een realistisch aantal fietsparkeervoorzieningen voor bezoekers, waarbij rekening wordt gehouden met een groei van fietsgebruik in de toekomst. Daarnaast blijft het voor bewoners aantrekkelijker om in een eigen, afgesloten of bewaakte fietsparkeervoorziening te parkeren. Daarom geldt aanvullend voor bezoekers een norm van 0,2 tot 0,35 fietsparkeerplaats per appartement. Deze waarden zijn gebaseerd op de 'Fietsparkeerkencijfers 2025' van CROW.

In Tabel 4.2 is opgenomen wanneer welke waarde voor de bezoekersnorm geldt. In het A-gebied is het kencijfer met 10% verhoogd. In het 'Mobiliteitsplan Hart van de Stad' voor het centrum is een reductie van 10% op de autoparkeerbehoefte door het inzetten op actieve mobiliteit opgenomen. Daarom worden de fietsparkeernormen voor het A-gebied met 10% verhoogd.

| Gebied | Aantal fietsparkeerplaatsen voor bezoekers |
|--------|--------------------------------------------|
| A      | 0,35 per appartement                       |
| B+/B   | 0,30 per appartement                       |
| C      | 0,25 per appartement                       |
| D      | 0,20 per appartement                       |

Tabel 4.2: Bezoekersnorm fietsparkeren voor appartementen.

#### 4.2 Fietsparkeernormen niet-woonfuncties

Voor fietsparkeernormen bij niet-woonfuncties is in het Bbl geen verplichting opgenomen. Om de behoefte aan fietsparkeervoorzieningen voor deze ontwikkelingen te bepalen, worden de meest recente CROW-fietsparkeerkencijfers (Fietsparkeerkencijfers 2025 of diens opvolger) gehanteerd. Aan de hand van deze fietsparkeerkencijfers berekent een initiatiefnemer de te verwachten behoefte aan fietsparkeren binnen het plangebied. CROW gaat uit van kencijfers en een bandbreedte voor fietsparkeerkencijfers.

Het fietsgebruik in Almere blijft enigszins achter op het gemiddelde fietsgebruik in de rest van Nederland (zie Bijlage A). Omdat Almere streeft naar een groei van het fietsgebruik in de gemeente, wordt verwacht dat het fietsgebruik in de toekomst dichters aansluit bij het fietsgebruik in de rest van Nederland. Daarom wordt voor Almere het gemiddelde in de bandbreedte van de fietsparkeerkencijfers aangehouden. Bijlage C bevat het totaaloverzicht van de fietsparkeernormen voor de gemeente Almere. Waar mogelijk en gewenst, is het realiseren van meer of minder fietsparkeerplaatsen mogelijk. Per functie en ontwikkeling kan de behoefte namelijk variëren. Een beargumenteerde afwijking van de berekende behoefte is dus mogelijk. De onderbouwing hiervan ligt bij de initiatiefnemer en wordt ter toetsing voorgelegd aan de gemeente.

In het A-gebied is daarbij – net als voor woonfuncties – het gemiddelde van de bandbreedte voor fietsparkeernormen met 10% verhoogd. Dit volgt uit de uitgangspunten van het 'Mobiliteitsplan Hart van de Stad', waarbij voor het centrum een reductie van 10% opgenomen op de autoparkeerbehoefte in combinatie met het stimuleren van actieve mobiliteit. De gemeente Almere acht het realiseren van voldoende fietsparkeerplaatsen complementair aan de gestelde autoparkeernormen, waardoor de fietsparkeernormen voor het A-gebied met 10% zijn verhoogd.

### 5. Toepassingskader fietsparkeren

Het toepassen van fietsparkeernormen leidt tot een fietsparkeereis. Deze parkeereis staat voor het aantal fietsparkeerplaatsen dat minimaal beschikbaar moet zijn bij een ruimtelijke activiteit. Uitgangspunt is dat fietsparkeervoorzieningen op eigen terrein worden gerealiseerd. Daarbij maken we onderscheid in de fietsparkeervoorziening voor vaste gebruikers en de fietsparkeervoorziening voor bezoekers. Vaste gebruikers parkeren hun fiets in een overdekte voorziening die afgesloten dan wel bewaakt is. Bezoekers parkeren hun fiets in een openbaar toegankelijke voorziening.

Slechts in uitzonderlijke gevallen kan worden afgeweken (van een deel) van de fietsparkeereis voor bezoekers, bijvoorbeeld als een centrale collectieve fietsenstalling in de openbare ruimte meerwaarde zou bieden boven een oplossing binnen het plangebied. Deze uitzondering is opgenomen onder het kopje 'Bezoekersparkeren fiets in het A-gebied'. In alle gevallen dient er een onderbouwing gegeven te worden waarom afwijken van de fietsparkeereis noodzakelijk is, zodat dit volwaardig getoetst kan worden door de gemeente.

#### Afronding aantal fietsparkeerplaatsen

De berekende fietsparkeereis wordt tussentijds niet afgerond. Pas bij het bepalen van de parkeeroplossing ten behoeve van het indienen van de aanvraag wordt het aantal fietsparkeerplaatsen afgerond op hele



fietsparkeerplaatsen naar boven. Een berekende fietsparkeereis van 14,25 fietsparkeerplaatsen wordt dus afgerond naar 15 fietsparkeerplaatsen. Bij fietsparkeerplaatsen die worden toegewezen aan een woning wordt het aantal fietsparkeerplaatsen per woning naar boven afgerond.

#### Dubbelgebruik van parkeerplaatsen (fiets)

Indien binnen een ontwikkeling verschillende functies worden gerealiseerd, is het mogelijk rekening te houden met dubbelgebruik van fietsparkeerplaatsen voor bezoekers. Voorwaarde is wel dat de entrees van de voorzieningen naast elkaar liggen. Bij een ontwikkeling van een supermarkt met om de hoek een kantoor, is dubbelgebruik dus niet mogelijk. Daarnaast is dubbelgebruik alleen mogelijk als ook wordt voldaan aan de kwaliteitseisen zoals opgenomen in paragraaf 4.4. In praktijk zullen de mogelijkheden voor dubbelgebruik hierdoor beperkt worden. Dubbelgebruik van fietsparkeerplaatsen wordt met dezelfde aanwezigheidspercentages als voor de auto berekend (Bijlage D).

#### Vrijstelling bezoekersparkeren fiets bij kleine ontwikkelingen

Bij kleine ontwikkelingen, ongeacht de locatie, waar de (eventueel gecorrigeerde) fietsparkeerbehoefte voor bezoekers niet groter is dan 2 fietsparkeerplaatsen is het niet nodig deze fietsparkeerplaatsen te realiseren. Het uitgangspunt is dat bezoekers hun fiets zonder hinder van voetgangers of het overig verkeer, op of grenzend aan het eigen terrein van de bestemming kunnen parkeren. Uitgangspunt hierbij is dat voor hetzelfde adres in de afgelopen 5 jaar niet eerder van deze mogelijkheid gebruik is gemaakt. Voor de parkeerplaatsen voor vaste gebruikers (bewoners en/of personeel of scholieren) geldt deze vrijstelling niet.

#### Bezoekersparkeren fiets in het A-gebied

Aan de hand van het 'Mobiliteitsplan Hart van de Stad' zet de gemeente Almere in op een maatregelenpakket zodat het centrum van Almere Stad aantrekkelijk, vitaal, groen en bereikbaar blijft. Een van de maatregelen die daarbij horen is het realiseren van collectieve fietsenstallingen. Het is daarmee niet altijd nodig dat bij een ontwikkeling het fietsparkeren voor bezoekers op eigen terrein wordt opgelost. Wanneer de ruimte en loopafstanden het toelaten, is het mogelijk dat gebruik wordt gemaakt van bestaande of toekomstige collectieve gemeentelijke fietsenstallingen. Wanneer dat het geval is, zullen hierover tussen initiatiefnemer en gemeente Almere afspraken worden gemaakt.

#### 5.1 Kwaliteitseisen fietsparkeervoorzieningen

Om op een goede manier invulling te kunnen geven aan de fietsparkeereis moeten fiets- en scooterstallingen voldoende kwaliteit hebben. In Bijlage E zijn op het gebied van toegankelijkheid, inrichting en bruikbaarheid richtlijnen voor voldoende kwaliteit weergegeven. Deze richtlijnen zijn gebaseerd op basis van het Bbl (artikel 4.171 – 4.173), CROW-publicatie 741 (Leidraad Fietsparkeren, 2023) en Fietsparkeur.<sup>3</sup>

In de richtlijnen voor fietsparkeren is 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 kan worden. Daarom gelden eisen aan het formaat van de fietsparkeerplaatsen. Deze eisen zijn per doelgroep en gebied verschillend.

In Tabel 5.1 is een overzicht opgenomen van het aandeel fietsparkeerplaatsen dat geschikt dient te zijn voor 1) buitenmodel fietsen en 2) fietsen met een sterk afwijkende maat. Deze begrippen worden als volgt gedefinieerd:

- Buitenmodelfietsen: geschikt voor fietsen die niet in een standaard fietsenrek passen (hart-op-hart afstand minimaal 500 mm);
- Sterk afwijkende maat: geschikt voor bakfietsen of andere fietsen met sterk afwijkende maten (vakken minimaal 1.000 mm breed).

#### Vaste gebruikers

| Type fietsparkeerplaats | A-gebied | B+/B-gebied | C-gebied |
|-------------------------|----------|-------------|----------|
| Buitenmodel fietsen     | 15%      | 15%         | 15%      |
| Sterk afwijkende maat   | 5%       | 5%          | 5%       |

#### Bezoekers

| Type fietsparkeerplaats | A-gebied | B+/B-gebied | C-gebied |
|-------------------------|----------|-------------|----------|
|-------------------------|----------|-------------|----------|

3) Fietsparkeur is het keurmerk voor fietsparkeervoorzieningen.



|                       |     |     |     |
|-----------------------|-----|-----|-----|
| Buitenmodel fietsen   | 25% | 25% | 15% |
| Sterk afwijkende maat | 10% | 10% | 5%  |

Tabel 5.1: Aandeel fietsparkeerplaatsen voor fietsen met afwijkende maten.

### Laadinfrastructuur voor elektrische fietsen

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 fietsen met sterk afwijkende maten laadinfrastructuur aan te brengen zodat fietsers een accu kunnen opladen.

### Ontwerprichtlijnen kwaliteitseisen fietsparkeervoorzieningen

De gemeente Almere 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 basisontwerpprincipes:

- 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 E staat toegelicht hoe deze principes kunnen worden ingevuld.

## 6. Autoparkeren

Dit hoofdstuk bevat een toelichting op de autoparkeernormen binnen de gemeente Almere. Bijlage B bevat een totaaloverzicht van alle autoparkeernormen.

### 6.1 Opbouw van autoparkeernormen voor woonfuncties

De parkeernorm voor woonfuncties is opgebouwd uit een gebruikersdeel (bewoners) en een bezoekersdeel. In het A-gebied hebben de parkeernormen voor woonfuncties aanvullend hieraan een deelmobiliteitsdeel. De parkeernormen voor woonfuncties zijn gerelateerd aan de gebruiksvloeroppervlakte van de woning (m<sup>2</sup> gbo). Daarnaast wordt onderscheid gemaakt tussen sociale huurwoningen en woningen in de vrije sector (huur en koop). De parkeernormen voor woonfuncties zijn opgenomen in Tabel 6.2.2. In Bijlage A is de analyse hiervan opgenomen.

#### Gebruikersdeel autoparkeernormen voor woonfuncties

Het gebruikersdeel van de parkeernorm is het deel van de parkeernorm dat nodig is voor bewoners. Om te komen tot het gebruikersdeel van de autoparkeernormen voor Almere is een aantal stappen doorlopen. Eerst is de gebiedsindeling bepaald aan de hand van CBS-cijfers over de stedelijkheidsgraad voor Almere. Vervolgens is de gebiedsindeling verder verrijkt met gegevens van het RDW over autobezit in Almere. Hierdoor sluiten de gebiedsindeling en bijbehorende parkeernormen beter aan op het autobezit van inwoners van Almere. Specifiek voor de woonfuncties betekent dit dat de autoparkeernormen aansluiten op het daadwerkelijk autobezit in Almere. Hierbij is rekening gehouden met leaseauto's en eventuele bedrijfsvoertuigen.

Voor bijzondere woonfuncties en niet-woonfuncties zijn de autoparkeernormen gebaseerd op parkeercijfers van CROW-publicatie 774. Daarbij geldt de stedelijkheidsgraad en het autogebruik naar stedelijkheidsgraad als uitgangspunt (zie Bijlage A). In Tabel 6.1 staat hoe de deelgebieden in de Almeerse gebiedsindeling overeenkomen met de categorisering voor stedelijke zones van het CROW.

| Deelgebied in gebiedsindeling | CROW-categorie stedelijke zone |
|-------------------------------|--------------------------------|
| A                             | Centrum                        |
| B+                            | Centrum                        |
| B                             | Schil centrum                  |
| C                             | Rest bebouwde kom              |
| D                             | Buitengebied                   |

Tabel 6.1: Samenhang Almeerse gebiedsindeling met CROW- categorisering voor stedelijke zones.



### *Bezoekersdeel van autoparkeernormen voor woonfuncties*

Het bezoekersdeel van de parkeernormen voor woonfuncties is overgenomen uit CROW-publicatie 744. Kencijfers voor bezoekersparkeren worden hier gegeven per stedelijke zone. De kencijfers zijn in Almere overgenomen voor het gekoppelde deelgebied (zie Tabel 6.2) en afgerond op twee decimalen. De parkeerplaatsen die voor bezoekers binnen het plangebied worden gerealiseerd, moeten openbaar toegankelijk zijn. Dit kunnen zowel openbare als niet-openbare parkeerplaatsen betreffen. Een parkeeroplossing met een slagboom die voor iedereen opengaat valt hier onder. Een parkeeroplossing waarbij bezoekers zich eerst moeten aanmelden voordat zij toegang krijgen om binnen het plangebied te parkeren valt hier niet onder. Bij een beroep of bedrijf aan huis, waar wonen de hoofdfunctie betreft, geldt voor het bedrijf of kantoor alleen het bezoekersdeel van de norm. De werknemer is namelijk ook de bewoner van het pand en is dus al opgenomen in de norm voor de woning.

### *Deelmobiliteitsdeel van autoparkeernormen voor woonfuncties in A-gebied*

In het A-gebied is een lagere parkeernorm van toepassing, waarin de aanwezigheid van deelmobiliteit is verdisconteerd. Tegenover het kunnen hanteren van de reductiefactor voor deelmobiliteit op de parkeernorm voor woonfuncties binnen het A-gebied staat een verplichte financiële bijdrage aan het deelmobiliteitsconcept. Deze bijdrage vindt plaats door storting in het mobiliteitsfonds (zie paragraaf 2.4 'Mobiliteitsfonds'). Door middel van de financiële bijdrage is het hanteren van een lagere parkeernorm in het A-gebied te rechtvaardigen en zijn de financiële middelen voor de gemeente geborgd om duurzame mobiliteits- en parkeerconcepten te realiseren in het A-gebied.

De reductiefactor voor deelmobiliteit is gebaseerd op een tweetal aannames:

1. Bewoners die de beschikking hebben over een deelauto hebben 20% minder auto's in hun bezit;
2. Een deelauto vervangt 5 privéauto's.

Dit betekent dat de parkeernorm voor het bewonersdeel met 20% omlaag gaat. Hier tegenover staat dat er 1/5<sup>e</sup> deel van deze 20% moet worden gerealiseerd in de vorm van parkeerplaatsen voor deelauto's (afgerond op 2 decimalen).

### *Bijzondere woonfuncties*

Voor een aantal bijzondere woonfuncties zijn geen gegevens beschikbaar zijn over het autobezit. Voor deze woonfuncties zijn parkeernormen (het gebruikersdeel en het bezoekersdeel) overgenomen uit CROW-publicatie 744.

## **6.2 Reductiefactoren woonfuncties in A en B+-gebied**

In het A-gebied worden lagere parkeernormen voor woonfuncties toegepast. In B+-gebieden kunnen lagere parkeernormen voor woonfuncties worden toegepast.

### *Woonfuncties in het A-gebied*

In het centrum van Almere Stad gelden in het A-gebied lagere parkeernormen, dan wat op basis van het actuele autobezit aan parkeerplaatsen nodig is. De reductiefactoren zijn toegepast op basis van de uitgangspunten van het 'Mobiliteitsplan Hart van de Stad'. In het A-gebied betekent dit een reductie van 40% tot 45% op de vraagvolgende parkeernormen voor woonfuncties. Deze reductie is als volgt opgebouwd:

- Reductie door in te zetten op actieve mobiliteit: 5 tot 10%;
- Reductie door de nabijheid van Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV): 15%;
- Reductie door het (structureel) aanbieden van deelmobiliteit: 20%.

Tegenover het kunnen bouwen de reductiefactor voor deelmobiliteit staat een verplichte afdracht in het mobiliteitsfonds. De verplichte afdracht in het Mobiliteitsfonds wordt via een anterieure overeenkomst met de initiatiefnemer of door middel van het verbinden van een voorschrift aan een omgevingsvergunning vastgelegd. Daarmee zijn de financiële middelen voor de gemeente om in het A-gebied duurzame mobiliteitsconcepten te realiseren geborgd en financieel economisch uitvoerbaar.

In aanvulling geldt dat de parkeernormen voor fietsparkeren zijn verhoogd en geldt een verplichte realisatie van deelautoparkeerplaatsen ten behoeve van deelmobiliteitsvoertuigen (zie hoofdstuk 7.3, 'Toepassing deelmobiliteit (A- en B+-gebied)').

### *Woonfuncties in het B+/B-gebied*

In de gebiedsindeling van deze nota parkeernormen zijn ook B+-gebieden geïntroduceerd. Deze gebieden liggen in de nabijheid van een HOV-knooppunt en ontwikkelen zich mogelijk verder tot centra met een hogere stedelijkheidsgraad. Daarom liggen de parkeernormen in deze gebieden 15% onder het autobezit. Bewoners, werknemers en bezoekers in gebieden nabij HOV-knooppunten zijn minder afhankelijk van de eigen auto om te reizen hun bestemming.



De aanwezigheid van parkeerregulering is echter een voorwaarde om de B+-parkeernormen voor woonfuncties toe te kunnen passen. Indien er geen parkeerregulering aanwezig is, zijn de ontwikkelingen verplicht om parkeernormen voor B-gebieden toe te passen.

| Categorieën woningen                     | A       |        |                 | B+ (met parkeerregulering) |        | B (zonder parkeerregulering) |        | C       |        | D       |        | Eenheid      |
|------------------------------------------|---------|--------|-----------------|----------------------------|--------|------------------------------|--------|---------|--------|---------|--------|--------------|
|                                          | Bewoner | Bezoek | Deel-mobiliteit | Bewoner                    | Bezoek | Bewoner                      | Bezoek | Bewoner | Bezoek | Bewoner | Bezoek |              |
| <b>Bewoner/bezoek</b>                    |         |        |                 |                            |        |                              |        |         |        |         |        |              |
| <b>Grondgebonden woningen</b>            |         |        |                 |                            |        |                              |        |         |        |         |        |              |
| <b>sociale huur</b>                      |         |        |                 |                            |        |                              |        |         |        |         |        |              |
| Kleiner dan 75 m <sup>2</sup>            | 0,28    | 0,10   | 0,02            | 0,60                       | 0,15   | 0,70                         | 0,20   | 0,90    | 0,20   | 1,00    | 0,30   | Woning       |
| 75-99 m <sup>2</sup>                     | 0,36    | 0,10   | 0,03            | 0,72                       | 0,15   | 0,85                         | 0,20   | 1,05    | 0,20   | 1,15    | 0,30   | Woning       |
| 100-124 m <sup>2</sup>                   | 0,47    | 0,10   | 0,03            | 0,89                       | 0,15   | 1,05                         | 0,20   | 1,25    | 0,20   | 1,35    | 0,30   | Woning       |
| Groter dan 125 m <sup>2</sup>            | 0,58    | 0,10   | 0,04            | 1,06                       | 0,15   | 1,25                         | 0,20   | 1,45    | 0,20   | 1,55    | 0,30   | Woning       |
| <b>Vrije sector huur</b>                 |         |        |                 |                            |        |                              |        |         |        |         |        |              |
| Kleiner dan 75 m <sup>2</sup>            | 0,39    | 0,10   | 0,03            | 0,77                       | 0,15   | 0,90                         | 0,20   | 1,10    | 0,20   | 1,30    | 0,30   | Woning       |
| 75-99 m <sup>2</sup>                     | 0,44    | 0,10   | 0,03            | 0,85                       | 0,15   | 1,00                         | 0,20   | 1,20    | 0,20   | 1,40    | 0,30   | Woning       |
| 100-124 m <sup>2</sup>                   | 0,55    | 0,10   | 0,04            | 1,02                       | 0,15   | 1,20                         | 0,20   | 1,40    | 0,20   | 1,60    | 0,30   | Woning       |
| Groter dan 125 m <sup>2</sup>            | 0,66    | 0,10   | 0,05            | 1,19                       | 0,15   | 1,40                         | 0,20   | 1,60    | 0,20   | 1,90    | 0,30   | Woning       |
| <b>Koop</b>                              |         |        |                 |                            |        |                              |        |         |        |         |        |              |
| Kleiner dan 75 m <sup>2</sup>            | 0,55    | 0,10   | 0,04            | 1,02                       | 0,15   | 1,20                         | 0,20   | 1,30    | 0,20   | 1,50    | 0,30   | Woning       |
| 75-99 m <sup>2</sup>                     | 0,61    | 0,10   | 0,04            | 1,11                       | 0,15   | 1,30                         | 0,20   | 1,40    | 0,20   | 1,60    | 0,30   | Woning       |
| 100-124 m <sup>2</sup>                   | 0,69    | 0,10   | 0,05            | 1,23                       | 0,15   | 1,45                         | 0,20   | 1,55    | 0,20   | 1,65    | 0,30   | Woning       |
| Groter dan 125 m <sup>2</sup>            | 0,80    | 0,10   | 0,06            | 1,40                       | 0,15   | 1,65                         | 0,20   | 1,85    | 0,20   | 1,95    | 0,30   | Woning       |
| <b>Appartementen</b>                     |         |        |                 |                            |        |                              |        |         |        |         |        |              |
| <b>sociale huur</b>                      |         |        |                 |                            |        |                              |        |         |        |         |        |              |
| Kleiner dan 50 m <sup>2</sup>            | 0,15    | 0,10   | 0,02            | 0,51                       | 0,15   | 0,60                         | 0,20   | 0,70    | 0,20   | 0,80    | 0,30   | Woning       |
| 50-74 m <sup>2</sup>                     | 0,20    | 0,10   | 0,02            | 0,60                       | 0,15   | 0,70                         | 0,20   | 0,80    | 0,20   | 0,90    | 0,30   | Woning       |
| 75-99 m <sup>2</sup>                     | 0,30    | 0,10   | 0,02            | 0,68                       | 0,15   | 0,80                         | 0,20   | 0,90    | 0,20   | 1,00    | 0,30   | Woning       |
| Groter dan 100 m <sup>2</sup>            | 0,33    | 0,10   | 0,03            | 0,77                       | 0,15   | 0,90                         | 0,20   | 1,00    | 0,20   | 1,10    | 0,30   | Woning       |
| <b>Vrije sector huur</b>                 |         |        |                 |                            |        |                              |        |         |        |         |        |              |
| Kleiner dan 50 m <sup>2</sup>            | 0,23    | 0,10   | 0,02            | 0,68                       | 0,15   | 0,80                         | 0,20   | 0,90    | 0,20   | 1,10    | 0,30   | Woning       |
| 50-74 m <sup>2</sup>                     | 0,33    | 0,10   | 0,03            | 0,77                       | 0,15   | 0,90                         | 0,20   | 1,00    | 0,20   | 1,20    | 0,30   | Woning       |
| 75-99 m <sup>2</sup>                     | 0,42    | 0,10   | 0,03            | 0,85                       | 0,15   | 1,00                         | 0,20   | 1,10    | 0,20   | 1,30    | 0,30   | Woning       |
| 100-124 m <sup>2</sup>                   | 0,44    | 0,10   | 0,04            | 0,94                       | 0,15   | 1,10                         | 0,20   | 1,20    | 0,20   | 1,40    | 0,30   | Woning       |
| Groter dan 125 m <sup>2</sup>            | 0,61    | 0,10   | 0,05            | 1,19                       | 0,15   | 1,40                         | 0,20   | 1,50    | 0,20   | 1,70    | 0,30   | Woning       |
| <b>Koop</b>                              |         |        |                 |                            |        |                              |        |         |        |         |        |              |
| Kleiner dan 50 m <sup>2</sup>            | 0,44    | 0,10   | 0,03            | 0,85                       | 0,15   | 1,00                         | 0,20   | 1,10    | 0,20   | 1,30    | 0,30   | Woning       |
| 50-74 m <sup>2</sup>                     | 0,47    | 0,10   | 0,03            | 0,89                       | 0,15   | 1,05                         | 0,20   | 1,15    | 0,20   | 1,35    | 0,30   | Woning       |
| 75-99 m <sup>2</sup>                     | 0,50    | 0,10   | 0,04            | 0,98                       | 0,15   | 1,15                         | 0,20   | 1,25    | 0,20   | 1,45    | 0,30   | Woning       |
| 100-124 m <sup>2</sup>                   | 0,52    | 0,10   | 0,04            | 1,06                       | 0,15   | 1,25                         | 0,20   | 1,35    | 0,20   | 1,55    | 0,30   | Woning       |
| Groter dan 125 m <sup>2</sup>            | 0,63    | 0,10   | 0,05            | 1,32                       | 0,15   | 1,55                         | 0,20   | 1,65    | 0,20   | 1,85    | 0,30   | Woning       |
| <b>Bijzondere woonfuncties</b>           |         |        |                 |                            |        |                              |        |         |        |         |        |              |
| Aanleunwoning/extramurale zorgwoning (*) | 0,10    | 0,10   |                 | 0,10                       | 0,15   | 0,10                         | 0,20   | 0,40    | 0,20   | 0,80    | 0,30   | Woon-eenheid |
| Intramurale zorgwoning (**)              | 0,10    | 0,10   |                 | 0,20                       | 0,15   | 0,30                         | 0,20   | 0,40    | 0,20   | 0,40    | 0,30   | Woon-eenheid |



|                                                        |      |      |  |      |      |      |      |      |      |      |      |              |
|--------------------------------------------------------|------|------|--|------|------|------|------|------|------|------|------|--------------|
| Kamerverhuur, studio of tiny house < 30 m <sup>2</sup> | 0    | 0,10 |  | 0,10 | 0,15 | 0,20 | 0,20 | 0,30 | 0,20 | 0,40 | 0,20 | Woon-eenheid |
| Kamerverhuur arbeidsmigranten                          | 0,10 | 0,10 |  | 0,20 | 0,15 | 0,20 | 0,20 | 0,30 | 0,20 | 0,40 | 0,20 | Slaap-plaats |
| Kamerverhuur studenten                                 | 0    | 0,10 |  | 0    | 0,10 | 0    | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,20 | 0,20 | Kamer        |

Tabel 6.2: Autoparkeernormen woonfuncties

*Toelichting bij Tabel 6.2***(\*) Aanleunwoning**

Een aanleunwoning is een gelijkvloerse woning die vooral geschikt is voor bewoners die zorg nodig hebben maar toch zelfstandig willen wonen. De woningen zijn ruim en goed toegankelijk en geschikt voor bewoners die afhankelijk zijn van een rollator of rolstoel. De badkamer in deze woningen is ruim en passend ingericht voor minder mobiele bewoners. Aanleunwoningen liggen nabij (200 meter) of zijn verbonden met een (wijk)zorgcentrum, waardoor de bewoners gemakkelijk gebruik kunnen maken van de voorzieningen daar, zoals een restaurant, het activiteitenaanbod en ruimtehuur.

**(\*\*) Intramurale zorgwoning**

Intramurale zorgwoningen voor mensen met een zwaardere zorgindicatie. Meestal hebben de bewoners geen eigen auto. De parkeernorm die staat opgenomen bij bewoner is bedoeld voor het personeel dat op de locatie aanwezig is. De aanwezigheidspercentages van deze doelgroep sluit aan bij de categorie verpleeg-/verzorgingstehuis (zie Bijlage D).

Bij (nieuwe) woonvormen die niet passen bij een van de in de tabel opgenomen categorieën, zoals flexwoningen of friendswoningen dient de aanvrager te onderbouwen welke parkeernorm passend is.

**6.3 Opbouw van autoparkeernormen voor niet-woonfuncties**

De parkeernormen voor niet-woonfuncties zijn overgenomen uit CROW-publicatie 744. In Bijlage B zijn de parkeernormen voor niet-woonfuncties opgenomen. De weergegeven parkeernormen bestaan uit een aandeel voor vaste gebruikers (werknemers) en een aandeel voor bezoekers. Dit bezoekersdeel is uitgedrukt in een percentage van de parkeernorm en ook overgenomen uit CROW-publicatie 744. Aangezien het autogebruik in Almere vergelijkbaar is met het autogebruik in gemeenten met eenzelfde stedelijkheidsgraad (zie ook Bijlage A), wordt het gemiddelde van de bandbreedte als parkeernorm gehanteerd.

*Niet-woonfuncties in het A-gebied en B+-gebieden*

In het A-gebied of in B+-gebieden leidt het structureel aanbieden van deelmobiliteit tot een verlaging van de parkeernormen, zoals bij woonfuncties. Daarom is voor het A-gebied een verlaging van 25% (inzet op actieve mobiliteit en de nabijheid van HOV) op de parkeernormen doorgevoerd. Dit percentage is gebaseerd op de uitgangspunten uit het 'Mobiliteitsplan Hart voor de Stad' (zie ook paragraaf 5.2). De reden hiervoor is dat niet-woonfuncties, in tegenstelling tot woonfuncties, een brede doelgroep hebben. Denk daarbij bijvoorbeeld aan bezoekers, klanten of personeel, die niet automatisch gebruik maken van deelmobiliteit of vaak met eigen vervoer reizen en voldoende parkeerplaatsen verwachten. De reductiefactor voor deelmobiliteit wordt daarom niet toegepast op de parkeernormen voor niet-woonfuncties in het A-gebied en B+-gebieden.

**7. Toepassingskader autoparkeren**

Bij de toepassing van de autoparkeernormen worden de volgende stappen doorlopen:

1. Berekening parkeerbehoefte auto;
2. Vergelijking parkeerbehoefte met gepland parkeeraanbod;
3. Afwijkingmogelijkheden als de parkeerbehoefte groter is dan het parkeeraanbod;
4. Indien vergunningaanvraag;
5. Toetsing aanvraag en (juridisch) vastleggen van afspraken.

Het doorlopen van deze stappen heeft als doel te komen tot een ontwikkeling met een passende parkeeroplossing, zonder dat dit leidt tot parkeeroverlast in de omgeving.

**7.1 Berekening parkeerbehoefte auto**

De parkeernormen worden gebruikt om de parkeerbehoefte voor de auto per te ontwikkelen functie te berekenen.



### Berekening normatieve parkeerbehoefte

Voor de berekening van de normatieve parkeerbehoefte wordt de omvang van de functie vermenigvuldigd met de parkeernorm. Wanneer meerdere, zelfstandig functionerende functies binnen een ontwikkeling worden gerealiseerd (bijvoorbeeld een woongebouw met commerciële plint), wordt de parkeerbehoefte van de gehele ontwikkeling bepaald door de parkeerbehoefte van de losse functies bij elkaar op te tellen. Voor niet-zelfstandig functionerende functies geldt de parkeernorm van de hoofdfunctie. Dit is bijvoorbeeld aan de orde bij een kantine van een sportcomplex, deze kantine hoeft niet als bar of restaurant te worden beschouwd. Dit geldt ook bij andere hoofdfuncties waar een vorm van ondergeschikte horeca wordt aangeboden, zoals bij een bakkerij waar klanten aan enkele tafels kunnen worden bediend.

### Afronding aantal parkeerplaatsen

De berekende parkeerbehoefte wordt tussentijds niet afgerond. Pas bij het bepalen van de parkeeroplossing ten behoeve van het indienen van de aanvraag wordt het aantal parkeerplaatsen afgerond op hele parkeerplaatsen naar **boven**. Een berekende parkeerbehoefte van 32,25 parkeerplaatsen wordt dus afgerond naar 33 parkeerplaatsen.

### Dubbelgebruik van autoparkeerplaatsen

Indien binnen de ontwikkeling verschillende functies worden gerealiseerd, is het mogelijk rekening te houden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen waardoor per saldo minder parkeerplaatsen benodigd zijn dan voor elke functie afzonderlijk wordt berekend. We kijken dan naar het maatgevende moment. Dit geldt bijvoorbeeld als parkeerplaatsen overdag door werkenden en 's avonds door bewoners kunnen worden gebruikt.

Daarnaast is het mogelijk om bij woningbouwontwikkelingen rekening te houden met het dubbelgebruik van parkeerplaatsen door bewoners en hun bezoek (zie ook de voorbeelden voor situaties waarin dit van toepassing is). Voorwaarde is daarbij wel dat de initiatiefnemer binnen het plan garandeert dat de voor dubbelgebruik meegerekende parkeercapaciteit voor alle gebruikers van het plan toegankelijk is. Dat betekent dat de parkeerplaatsen, die exclusief zijn gereserveerd voor bepaalde functies of doelgroepen, niet mee worden gerekend. Dit zijn bijvoorbeeld parkeerplaatsen voor deelauto's of parkeerplaatsen die worden verkocht samen met de woning. Bij gereserveerde parkeerplaatsen voor specifieke doelgroepen verminderen de mogelijkheden voor dubbelgebruik van de te realiseren parkeercapaciteit en moeten per saldo mogelijk meer parkeerplaatsen worden gerealiseerd.

Dubbelgebruik wordt berekend volgens de methodiek van CROW-publicatie 744. Om de mogelijkheden voor dubbelgebruik te bepalen worden aanwezigheidspercentages gehanteerd. Deze zijn opgenomen in Bijlage D.

#### Voorbeeld: toepassing dubbelgebruik bij woningen

In een B gebied worden 50 vrije sector huurappartementen van 80 m<sup>2</sup> gbo gerealiseerd. Conform de parkeernorm zijn  $50 \times 1,0 = 50$  parkeerplaatsen voor bewoners en  $50 \times 0,2 = 10$  parkeerplaatsen voor bezoekers benodigd. Binnen het plan wordt een openbaar toegankelijk parkeerhof gerealiseerd waar zowel door de bewoners als door de bezoekers geparkeerd kan worden. De bewoners hebben geen exclusieve parkeerplaats en daarom is dubbelgebruik van parkeerplaatsen mogelijk. Op basis van de parkeernormen (bijlage C) en de aanwezigheidspercentages (Bijlage E) is de parkeerbalans als volgt:

| Func-tie      | Par-keer-behoef-te | Werk-dag och-tend | Werk-dag mid-dag | Werk-dag avond | Werk-dag nacht | Koop-avond  | Vrij-dag mid-dag | Vrij-dag avond | Zater-dag mid-dag | Zater-dag avond | Zon-dag mid-dag |
|---------------|--------------------|-------------------|------------------|----------------|----------------|-------------|------------------|----------------|-------------------|-----------------|-----------------|
| Bewo-ners     | 50<br>(100%)       | 30<br>(60%)       | 30<br>(60%)      | 45<br>(90%)    | 50<br>(100%)   | 40<br>(80%) | 35<br>(70%)      | 35<br>(70%)    | 37,5<br>(75%)     | 40<br>(80%)     | 37,5<br>(75%)   |
| Be-zoek       | 10<br>(100%)       | 4<br>(40%)        | 5<br>(50%)       | 7,5<br>(75%)   | 0<br>(0%)      | 7<br>(70%)  | 6<br>(60%)       | 10<br>(100%)   | 10<br>(100%)      | 10<br>(100%)    | 9<br>(90%)      |
| <b>Totaal</b> | <b>60</b>          | <b>34</b>         | <b>35</b>        | <b>53</b>      | <b>50</b>      | <b>47</b>   | <b>41</b>        | <b>45</b>      | <b>48</b>         | <b>50</b>       | <b>47</b>       |

Conform de aanwezigheidspercentages uit bijlage E zijn op het maatgevende moment (de werkdagavond) afgerond 53 parkeerplaatsen benodigd (90% van 50 + 75% van 10). Door uit te gaan van dubbelgebruik zijn in dit voorbeeld 7 parkeerplaatsen minder nodig.

#### Voorbeeld: toepassing dubbelgebruik



Op een locatie in een C gebied wordt een pand gerealiseerd. Op de begane grond komt een kantoor van 300 m<sup>2</sup> bvo. Daarboven worden 10 vrije sector huurappartementen gerealiseerd van ca 110 m<sup>2</sup> gbo.

De berekening van het aantal te realiseren parkeerplaatsen is dan als volgt:

10 appartementen (80 m<sup>2</sup> gbo) × parkeernorm bewoners (1,2) = 12 parkeerplaatsen voor bewoners; 10 appartementen × parkeernorm bezoek (0,2) = 2 parkeerplaatsen voor bezoekers.

300 m<sup>2</sup> bvo kantoor × parkeernorm kantoor (1,65/100 m<sup>2</sup> bvo) = 4,95 parkeerplaatsen voor kantoor.

De parkeerplaatsen die ten behoeve van de ontwikkeling binnen het plangebied worden gerealiseerd zijn openbaar toegankelijk. Daarom mag eveneens worden gekeken naar de aanwezigheidspercentages. De parkeerplaatsen die door het kantoor worden gebruikt, worden op andere momenten door andere functies gebruikt.

| Func-tie      | Par-keer-behoef-te | Werk-dag och-tend | Werk-dag mid-dag | Werk-dag avond | Werk-dag nacht | Koop-avond   | Vrij-dag mid-dag | Vrij-dag avond | Zater-dag mid-dag | Zater-dag avond | Zon-dag mid-dag |
|---------------|--------------------|-------------------|------------------|----------------|----------------|--------------|------------------|----------------|-------------------|-----------------|-----------------|
| Bewo-ners     | 12<br>(100%)       | 7,2<br>(60%)      | 7,2<br>(60%)     | 10,8<br>(90%)  | 12<br>(100%)   | 9,6<br>(80%) | 8,4<br>(70%)     | 8,4<br>(70%)   | 9<br>(75%)        | 9,6<br>(80%)    | 9<br>(75%)      |
| Be-zoek       | 2<br>(100%)        | 0,8<br>(40%)      | 1<br>(50%)       | 1,5<br>(75%)   | 0<br>(0%)      | 1,4<br>(70%) | 1,2<br>(60%)     | 2<br>(100%)    | 2<br>(100%)       | 2<br>(100%)     | 1,8<br>(90%)    |
| Kan-toor      | 4,95<br>(100%)     | 4,95<br>(100%)    | 4,95<br>(100%)   | 0,25<br>(5%)   | 0<br>(0%)      | 0,25<br>(5%) | 2,97<br>(60%)    | 0<br>(0%)      | 0<br>(0%)         | 0<br>(0%)       | 0<br>(0%)       |
| <b>Totaal</b> | <b>19</b>          | <b>13</b>         | <b>14</b>        | <b>13</b>      | <b>12</b>      | <b>12</b>    | <b>13</b>        | <b>11</b>      | <b>11</b>         | <b>12</b>       | <b>11</b>       |

Uit de tabel blijkt dat de parkeerbehoefte van de losse functies afgerond 19 parkeerplaatsen bedraagt. Als gevolg van dubbelgebruik van parkeerplaatsen zijn minder parkeerplaatsen nodig. Op het drukste moment (werkdagmiddag) zijn afgerond 14 parkeerplaatsen benodigd. Voor deze ontwikkeling is het realiseren van 14 openbaar toegankelijke parkeerplaatsen daarom voldoende.

#### Rekening houden met parkeerbehoefte in de bestaande situatie (salderen)

Bij de berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen mag rekening worden gehouden met de parkeerbehoefte van de bestaande situatie. Dat betekent dat in geval van sloop/nieuwbouw, verbouw en/of functiewijziging de parkeerbehoefte van de feitelijk bestaande, te vervallen functies mag worden afgetrokken van de parkeerbehoefte van de nieuwe ontwikkeling. Dit wordt ook wel salderen genoemd. De parkeerbehoefte van de te vervallen functie wordt, net als de nieuwe functie, bepaald aan de hand van de parkeernormen die staan beschreven in de Nota Parkeernormen Almere 2025. Het salderen heeft betrekking op de parkeervraag. De parkeercapaciteit daarentegen dient altijd weer in balans te worden gebracht.

#### Salderen

Wanneer wordt gekozen om te salderen gelden de volgende regels:

- Bij salderen moet rekening worden gehouden met de aanwezigheidspercentages uit Bijlage D. Hierdoor kan het zijn dat van een pand het maatgevende moment verschuift naar een ander moment. De parkeerbehoefte van bijvoorbeeld een kantoor kan immers niet zonder meer worden afgetrokken van de parkeerbehoefte van een appartementencomplex, omdat deze functies op verschillende momenten een maximale parkeerbehoefte hebben. Bij een verschuiving van het maatgevende moment moet worden aangetoond dat kan worden voorzien in voldoende parkeerplaatsen op alle momenten dat de nieuwe functie een hogere parkeerbehoefte heeft dan de oude functie.
- Wanneer rekening wordt gehouden met bestaande, te vervallen functies moet ook rekening worden gehouden met de eventuele aanwezigheid van parkeercapaciteit op eigen terrein;
- Indien als gevolg van de (nieuw)bouwontwikkeling een deel van de bestaande openbare capaciteit komt te vervallen, moeten deze openbaar toegankelijke parkeerplaatsen worden gecompenseerd. Dit is bijvoorbeeld aan de orde bij de realisatie van een inritconstructie of een andere maatregel ter bevordering van de ontsluiting van het bouwplan;
- Uitgangspunt bij salderen is dat wordt uitgegaan van de parkeerbehoefte van het meest recente legale gebruik, tenzij het pand langer dan vijf jaar leeg staat. In dat geval kan geen rekening meer worden gehouden met de bestaande situatie en moet worden aangetoond dat er in de omgeving nog voldoende openbare parkeerplaatsen zijn (zie 'Benutten bestaand parkeeraanbod in de openbare ruimte', paragraaf 7.3).



### Terugkeerders

Voor terugkeerders dienen er maatwerkafspraken met de gemeente te worden gemaakt. Zodoende dat alleen het verschil aan parkeerplaatsen moet worden gerealiseerd.

#### Voorbeeld: berekening parkeerbehoefte transformatie kantoorpand naar woningen

Een bestaand kantoor in een C gebied van 750 m<sup>2</sup> bvo wordt getransformeerd tot appartementen. In totaal worden 10 sociale huurappartementen van circa 65 m<sup>2</sup> gbo gerealiseerd. Het kantoorpand heeft geen eigen parkeergelegenheid (dus geen parkeerplaatsen binnen het plangebied). De parkeeroplossing van het kantoorpand was gelegen in de openbare ruimte.

De berekening van het aantal te realiseren parkeerplaatsen is dan als volgt:

Parkeerbehoefte woningen 10 sociale huurappartementen (65 m<sup>2</sup> gbo) x parkeernorm bewoners (0,8) = 8 parkeerplaatsen voor bewoners; 10 sociale huurappartementen x parkeernorm bezoek (0,2) = 2 parkeerplaatsen voor bezoekers.

Bestaande situatie Parkeerbehoefte kantoor: 750 m<sup>2</sup> bvo kantoor x parkeernorm (1,65/100) = 12,38 parkeerplaatsen.

Omdat de parkeeroplossing in de openbare ruimte is gelegen, is er sprake van dubbelgebruik. De parkeerplaatsen die door gebruikers van het kantoor worden gebruikt, worden op andere momenten gebruikt door andere doelgroepen. Daarom moet worden gekeken naar de aanwezigheidspercentages uit Bijlage D.

| Functie                           | par-<br>keer-<br>behoef-<br>te | 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 | vrijdag<br>avond | zater-<br>dag<br>mid-<br>dag | zater-<br>dag<br>avond | zon-<br>dag<br>mid-<br>dag |
|-----------------------------------|--------------------------------|------------------------------|-----------------------------|-----------------------|-----------------------|---------------|-----------------------------|------------------|------------------------------|------------------------|----------------------------|
| Bewo-<br>ners                     | 8<br>(100%)                    | 4,8<br>(60%)                 | 4,8<br>(60%)                | 7,2<br>(90%)          | 8<br>(100%)           | 6,4<br>(80%)  | 5,6<br>(70%)                | 5,6<br>(70%)     | 6<br>(75%)                   | 6,4<br>(80%)           | 6<br>(75%)                 |
| Bezoek                            | 2<br>(100%)                    | 0,8<br>(40%)                 | 1<br>(50%)                  | 1,5<br>(75%)          | 0<br>(0%)             | 1,4<br>(70%)  | 1,2<br>(60%)                | 2<br>(100%)      | 2<br>(100%)                  | 2<br>(100%)            | 1,8<br>(90%)               |
| <i>Totaal<br/>woning-<br/>gen</i> | <i>10</i>                      | <i>5,6</i>                   | <i>5,8</i>                  | <i>8,7</i>            | <i>8</i>              | <i>7,8</i>    | <i>6,8</i>                  | <i>7,6</i>       | <i>8</i>                     | <i>8,4</i>             | <i>7,8</i>                 |
| Kan-<br>toor                      | -12,38<br>(100%)               | -12,38<br>(100%)             | -12,38<br>(100%)            | -0,62<br>(5%)         | 0<br>(0%)             | -0,62<br>(5%) | -7,43<br>(60%)              | 0<br>(0%)        | 0<br>(0%)                    | 0<br>(0%)              | 0<br>(0%)                  |
| <b>Totaal</b>                     | <b>-3</b>                      | <b>-6</b>                    | <b>-6</b>                   | <b>8</b>              | <b>8</b>              | <b>7</b>      | <b>-1</b>                   | <b>8</b>         | <b>8</b>                     | <b>9</b>               | <b>8</b>                   |

De bovenstaande tabel laat zien dat de parkeerbehoefte van de woningen weliswaar lager ligt dan de parkeerbehoefte van het winkelpand. Echter, de momenten dat deze parkeerbehoefte optreedt zijn verschillend. Daarom zijn voor deze transformatie 9 extra parkeerplaatsen nodig op het maatgevend moment, de zaterdagavond.

### 7.2 Vergelijking parkeerbehoefte met parkeeraanbod

Na de berekening van de maatgevende parkeerbehoefte moet deze parkeerbehoefte worden geconfronteerd met het geplande parkeeraanbod. Wanneer het geplande parkeeraanbod gelijk is aan de gestelde maatgevende parkeerbehoefte, kan de vergunning voor het verrichten van een omgevingsplanactiviteit worden ingediend.

De nota parkeernormen van de gemeente is erop gericht dat bij (nieuw)bouwontwikkelingen in B-, C- en D-gebieden voldoende autoparkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd, zodat een goede parkeersituatie is geborgd. In B+-gebieden waar nu geen parkeerregulering is, wordt teruggevallen op de B-parkeernormen. In het A-gebied en in B+-gebied met parkeerregulering is de nota parkeernormen erop gericht om de groei van het autoverkeer bij nieuwe ontwikkelingen te beperken.

In B+-gebieden (waar geen parkeerregulering is), B-, C- en D-gebieden is de parkeereis daarom een minimale eis waaraan voldaan moet worden. In het A-gebied en in B+-gebieden (waar wel parkeerregulering is) hanteert de gemeente de parkeereis gelijktijdig als een minimum- én een maximumeis. In deze gebieden moet worden aangetoond dat de parkeeroplossing kan voorzien in de mobiliteitsbehoefte. Hierop bestaat één uitzondering: supermarkten. Daar zijn de autoparkeernormen in alle gebieden een maximumeis. Het is namelijk ongewenst dat supermarkten elkaar beconcurreren op het aantal autoparkeerplaatsen dat ze hebben.



Wanneer de initiatiefnemer minder parkeerplaatsen wil aanleggen dan de gestelde maatgevende parkeerbehoefte, wordt gekeken of het bouwplan zodanig kan worden aangepast dat het geplande parkeeraanbod voldoende is. Is dit niet mogelijk of wenselijk, dan kan de parkeereis worden afgekocht of kan worden overwogen om af te wijken van het uitgangspunt dat er voldoende parkeergelegenheid binnen het plangebied moet worden gerealiseerd. In paragraaf 7.3 van deze nota parkeernormen wordt ingegaan op de voorwaarden voor afwijken.

### Parkeerplaatsen op eigen terrein

In deze nota parkeernormen is het uitgangspunt dat de parkeerbehoefte voor de auto op eigen terrein wordt opgelost. Het eigen terrein is hierbij gedefinieerd als de grond die de initiatiefnemer ter beschikking heeft of onherroepelijk zal gaan verkrijgen op de locatie of in de directe nabijheid (binnen de maximaal acceptabele loopafstand) van de ruimtelijke activiteit. Het is de initiatiefnemer niet toegestaan parkeerplaatsen in erfpacht te ontvangen of te huren.

In het A-gebied moeten bezoekersparkeerplaatsen en parkeerplaatsen voor deelmobiliteit openbaar toegankelijk zijn. Dit betekent dat deze parkeerplaatsen op eigen terrein mogen worden gerealiseerd, als geen gebruik wordt gemaakt van de afwijkmogelijkheid 'Benutten bestaand parkeeraanbod (restcapaciteit)' (zie paragraaf 7.3). De parkeerplaats ligt daarmee niet per definitie op openbare grond, maar is wel voor eenieder toegankelijk. Buiten het A-gebied geldt deze voorwaarde niet.

### Acceptabele loopafstanden

Parkeerplaatsen moeten binnen acceptabele loopafstand liggen van de functie waarvoor deze bedoeld zijn. Afhankelijk van de functie en stedelijkheidsgraad verschilt de acceptabele loopafstand. De loopafstand is de kortst mogelijke daadwerkelijke<sup>4</sup> looproute via de openbare ruimte van de (de ingang van de) parkeerlocatie naar de ingang van de bestemming. Deze kan bepaald worden aan de hand van het gebruik van een door de gemeente bepaalde navigatie-app.

De acceptatie van de loopafstand hangt af van de parkeerduur, het motief van het bezoek aan het bestemmingsadres en het type gebied. Daarnaast hangt de acceptatie af van de aantrekkelijkheid van de looproute, de tariefstructuur (in geval van parkeerregulering) en de concurrentiekracht van alternatieven. In Tabel 7.1 zijn de acceptabele loopafstanden, waarbinnen de parkeerplaatsen aanwezig moeten zijn, voor verschillende doelgroepen opgenomen. De acceptabele loopafstanden van de B+, B-, C- en D-gebieden zijn gebaseerd op de richtlijnen van het CROW (publicatie 317). Voor het A-gebied hanteert de gemeente een langere acceptabele loopafstand, vanwege de inzet op aantrekkelijke looproutes, voetgangersgebieden, concurrentiekracht en langere gemiddelde verblijfsduur in centrumgebieden.

| Gebied      | Acceptabele loopafstand |                   |
|-------------|-------------------------|-------------------|
|             | woonfuncties            | Niet-woonfuncties |
| A-gebied    | 400 meter               | 800 meter         |
| B+/B-gebied | 200 meter               | 400 meter         |
| C-gebied    | 100 meter               | 200 meter         |
| D-gebied    | 50 meter                | 50 meter          |

Tabel 7.1: Maximaal acceptabele loopafstanden per gebied voor autoparkeren.

### Maatvoering parkeerplaatsen (auto)

Naast het minimumaantal te realiseren parkeerplaatsen, wordt de inrichting van parkeervoorzieningen door de gemeente beoordeeld op bruikbaarheid en veiligheid. Voor de toetsing van de maatvoering van nieuw te realiseren individuele parkeerplaatsen hanteert de gemeente het gemeentelijke BLVC-handboek en de meest recente versie van de CROW-publicatie 'ASVV: aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom'<sup>5</sup>. Voor de toetsing op parkeerplaatsen in nieuw te realiseren (gebouwde) parkeervoorzieningen en parkeerterreinen hanteert de gemeente de meeste recente versie van de NEN-normering 2443: 'Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in parkeergarages'<sup>6</sup>.

Uiteraard dienen de parkeerplaatsen ook bereikbaar te zijn en mogen deuren en vluchtwegen niet worden geblokkeerd. Bij twijfel moet dit met behulp van rijcurves en/of rijcurvesimulaties inzichtelijk worden gemaakt. Een dergelijke analyse wordt in opdracht van een initiatiefnemer/gemachtigde uitge-

4) De looproute gaat in principe over verhard terrein, dus bijvoorbeeld niet over een grasveld.

5) ASVV 2021 of diens opvolger.

6) NEN2443 – 2013 of diens opvolger.



voerd, bij voorkeur door een deskundig adviesbureau. Ook daarbij gelden de richtlijnen uit de BLVC-handboeken, de ASVV en de NEN2443.

### Rekenwaarde parkeerplaatsen (auto)

Voornamelijk bij grondgebonden woningen blijkt in de praktijk vaak dat een individuele garage(box) niet wordt gebruikt voor het stallen van de auto, maar als bergruimte. Aangezien hier bij de toepassing van parkeernormen geen rekening mee wordt gehouden, kan in de gebruiksfase parkeeroverlast ontstaan.

Parkeerplaatsen op een oprit bij woningen worden daarom niet als volwaardige parkeerplaats meegeteld. In Tabel 7.2 is aangegeven in welke mate aanwezige parkeervoorzieningen meetellen voor de functie 'Wonen'. De aan- of afwezigheid van één of meerdere carports op een oprit heeft geen invloed op de berekeningsaantallen.

| Parkeervoorziening                        | Theoretisch aantal | Berekeningsaantal | Opmerking                  |
|-------------------------------------------|--------------------|-------------------|----------------------------|
| Enkele oprit zonder garage(box)           | 1                  | 0,8               | oprit min. 5,0 meter lang  |
| Lange oprit zonder garage(box) of carport | 2                  | 1,5               | oprit min. 11,0 meter lang |
| Dubbele oprit zonder garage(box)          | 2                  | 1,7               | oprit min. 4,5 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. 5,0 meter lang  |
| Garage(box) met lange oprit               | 3                  | 1,5               | oprit min. 11,0 meter lang |
| Garage(box) met dubbele oprit             | 3                  | 1,7               | oprit min. 4,5 meter breed |

Tabel 7.2: Berekeningsaantal parkeervoorzieningen bij woningen (nieuwbouw).

#### Voorbeeld: rekenwaarde parkeervoorzieningen bij woningen

In een C gebied worden 50 koopwoningen van 80 m<sup>2</sup> gbo gerealiseerd. Conform de parkeernorm zijn  $50 \times 1,4 = 70$  parkeerplaatsen voor bewoners nodig. Bij 15 woningen geldt echter dat een enkele oprit zonder garage(box) wordt gerealiseerd. Om de resterende parkeerbehoefte van deze 15 woningen te berekenen, kan de parkeerbehoefte van het bewonersdeel worden verminderd met 0,8 parkeerplaatsen per woning (Tabel 7.2). De parkeerbehoefte van het bewonersdeel wordt dus verminderd met  $15 \times 0,8 = 12$  parkeerplaatsen. De resterende parkeereis voor het bewonersdeel is dan  $70 - 12 = 58$  parkeerplaatsen. Daarnaast zijn conform de parkeernormen  $50 \times 0,2 = 10$  parkeerplaatsen voor bezoekers benodigd.

Binnen het plan wordt een openbaar toegankelijk parkeerhof gerealiseerd waar zowel door de bewoners als door de bezoekers geparkeerd kan worden. Wanneer rekening wordt gehouden met de parkeervoorzieningen (opritten) bij de woningen, is de resterende parkeereis op basis van de parkeernormen (bijlage C) en de aanwezigheidspercentages (bijlage E) als volgt:

| Func-tie      | Par-keer-behoef-te | Werk-dag och-tend | Werk-dag mid-dag | Werk-dag avond | Werk-dag nacht | Koop avond    | Vrij-dag mid-dag | Vrij-dag avond | Zater-dag mid-dag | Zater-dag avond | Zon-dag mid-dag |
|---------------|--------------------|-------------------|------------------|----------------|----------------|---------------|------------------|----------------|-------------------|-----------------|-----------------|
| Bewo-ners     | 58<br>(100%)       | 34,8<br>(60%)     | 34,8<br>(60%)    | 52,2<br>(90%)  | 58<br>(100%)   | 46,4<br>(80%) | 40,6<br>(70%)    | 4,6<br>(70%)   | 43,5<br>(75%)     | 46,4<br>(80%)   | 43,5<br>(75%)   |
| Be-zoek       | 10<br>(100%)       | 4<br>(40%)        | 5<br>(50%)       | 7,5<br>(75%)   | 0<br>(0%)      | 7<br>(70%)    | 6<br>(60%)       | 10<br>(100%)   | 10<br>(100%)      | 10<br>(100%)    | 9<br>(90%)      |
| <b>Totaal</b> | <b>68</b>          | <b>39</b>         | <b>40</b>        | <b>60</b>      | <b>58</b>      | <b>54</b>     | <b>47</b>        | <b>51</b>      | <b>54</b>         | <b>57</b>       | <b>53</b>       |

Conform de aanwezigheidspercentages uit bijlage E zijn, naast het realiseren van de opritten bij de woningen, op het maatgevend moment (de werkdagavond) afgerond 60 parkeerplaatsen benodigd in het parkeerhof.

### Aanvullende kwaliteitseisen voor de inrichting van parkeerplaatsen

Bij de vormgeving van de parkeeroplossing dient altijd rekening te worden gehouden met duurzaamheidsaspecten zoals waterdoorlatendheid, hittebestendigheid en groenvoorzieningen. Daarnaast dient de parkeeroplossing passend te zijn bij de doelgroep die van deze parkeerplaatsen gebruik gaat maken. Hoewel de gemeente Almere plannen toetst op voldoende parkeergelegenheid (in aantallen) voor auto's



en fietsen en de bruikbaarheid daarvan, zijn ook andere elementen van belang die ervoor zorgen dat sprake is van een duurzame inpassing van de parkeerplaats. Hierbij kan worden gedacht aan onderstaande onderwerpen.

#### ***Gehandicaptenparkeerplaatsen***

- Bij maatschappelijke voorzieningen dient tenminste 5% van de parkeerplaatsen als gehandicaptenparkeerplaats te worden ingericht. De gehandicaptenparkeerplaatsen dienen zo dicht mogelijk bij de (hoofd)ingang van een gebouw te liggen. De maximale loopafstand tot de ingang bedraagt 100 meter;
- Als er sprake is van een groot openbaar parkeerterrein of parkeergarage moet per 50 gewone parkeerplaatsen 1 gehandicaptenparkeerplaats worden gerealiseerd (2% van de parkeercapaciteit);
- Een parkeerplaats die wordt ingericht als algemene gehandicaptenparkeerplaats is onderdeel van de parkeerbehoefte. Het is dus niet nodig om deze parkeerplaats als extra parkeerplaats aan te leggen. Wel hebben gehandicaptenparkeerplaatsen een iets grotere maatvoering. Afmetingen van gehandicaptenparkeerplaatsen zijn niet in de wet vastgelegd. Volgens de richtlijnen van CROW in de ASVV 2021 dienen gehandicaptenparkeerplaatsen aan de volgende afmetingen te voldoen:
  - o Voor langsparkeren 3,50m x 6,00m;
  - o Voor haaksparkeren 3,50m x 5,00m.
- Deze nota hanteert de afmetingen uit de ASVV 2021 of een eventuele opvolger daarvan als uitgangspunt voor de maatvoering van gehandicaptenparkeerplaatsen.
- Bij gehandicaptenparkeerplaatsen geldt des te meer de eis dat deze parkeerplaatsen bruikbaar en bereikbaar moeten zijn. De parkeerplaatsen liggen dan ook bij voorkeur op maaiveld en zijn anders bereikbaar via een lift.

#### ***Elektrische laadpunten***

In artikel 3.87 en 4.160 van het Bbl zijn de eisen opgenomen ten aanzien van laadinfrastructuur. Het Bbl vormt landelijk geldende wet- en regelgeving. Relevante eisen uit het Bbl zijn onder andere:

- Een woongebouw met een parkeergelegenheid in het gebouw of buiten het gebouw op hetzelfde bouwwerkperceel, met meer dan tien parkeervakken, heeft leidingdoorvoeren voor oplaadpunten voor ieder parkeervak;
- Een gebouw, anders dan een woongebouw, met een parkeergelegenheid in het bouwwerk of buiten het bouwwerk op hetzelfde bouwwerkperceel, met meer dan tien parkeervakken, heeft ten minste een oplaadpunt en leidingdoorvoeren voor oplaadpunten voor ten minste een op de vijf parkeervakken.

Als de parkeervoorziening openbaar toegankelijk wordt en op gemeentelijke grond komt te liggen, is het gemeentelijke beleid ten aanzien van elektrische oplaadpunten als omschreven in de Laadvisie en Plaatsingsregels van de gemeente Almere van toepassing. Dit betekent dat in overleg met de gemeente de voorbereiding voor de laadpunten kan worden getroffen, bijvoorbeeld over de aantallen en locaties. Het realiseren van de laadpunten vindt in dat geval plaats vanuit de contracten met exploitanten die op dat moment van toepassing zijn en wordt niet vereist van de ontwikkelaar.

Een parkeerplaats die wordt voorzien van een oplaadpunt is onderdeel van de parkeerbehoefte. Het is dus niet nodig om deze parkeerplaats als extra parkeerplaats aan te leggen.

#### ***Laden en lossen***

- Bij een functie waar laden en lossen noodzakelijk is, moet rekening worden gehouden met een geschikte laad- en losplek voor het maatgevende (vracht)voertuig waarmee geladen en gelost gaat worden;
- Bij nieuwbouw vindt laden en lossen volledig op eigen terrein plaats. Ook het manoeuvreren moet bij voorkeur op eigen terrein plaatsvinden, om zo de verkeersveiligheid op de openbare weg te waarborgen. Bij uitbreiding en verbouw vindt laden en lossen ook zoveel mogelijk op eigen terrein plaats. Wanneer het manoeuvreren buiten het eigen terrein plaatsvindt, moet worden aangetoond dat een veilige manoeuvre kan worden gemaakt.

#### ***Bedrijfsvoertuigen, handelsvoorraad en voertuigen voor autoverhuur***

- Het parkeren van vrachtwagens, bedrijfsvoertuigen, handelsvoorraad en voertuigen voor autoverhuur wordt in deze nota parkeernemen niet ondervangen. Het parkeren van deze voertuigen behoort namelijk tot de bedrijfsvoering. Ruimte voor het parkeren van deze voertuigen zal moeten worden opgenomen in het (bouw)programma.
- Bij een functie waar een bezorgfunctie tot de mogelijkheden behoort, moet rekening worden gehouden met voldoende (geschikte) ruimte voor het stallen van de bedrijfsvoertuigen tijdens openingstijden.



### **7.3 Afwijkingsmogelijkheden realiseren parkeereis op eigen terrein**

De nota parkeernormen van de gemeente is erop gericht dat bij (nieuw)bouwontwikkelingen voldoende autoparkeerplaatsen worden gerealiseerd, zodat een goede parkeersituatie is geborgd. Het uitgangspunt hierbij is dat de parkeereis op eigen terrein wordt gerealiseerd. Wel is er een aantal mogelijkheden om af te wijken van dit uitgangspunt. In deze paragraaf worden deze afwijkingsmogelijkheden behandeld. Het huren of kopen van parkeerplaatsen elders geldt niet als afwijkingsmogelijkheid, omdat hiermee onvoldoende is geborgd dat er voor de ontwikkeling op langere termijn voldoende parkeerplaatsen zijn.

#### **Afwijkend uitgangspunt ten aanzien van de parkeereis in het A-gebied**

In het A-gebied is het juist de wens om niet de gehele parkeereis op eigen terrein aan te leggen, maar in te zetten op optimaal dubbelgebruik en het efficiënter benutten van de restcapaciteit in bestaande openbaar toegankelijke parkeergarages.

#### **Afwijkend uitgangspunt ten aanzien van de parkeereis buiten het A-gebied**

Buiten het A-gebied is het denkbaar dat, bijvoorbeeld bij nieuwbouw in Poort of Nobelhorst, een projectontwikkelaar de woningen bouwt en de gemeente de openbare ruimte inricht, inclusief het parkeren. In dat geval neemt de gemeente Almere de verplichting over van de initiatiefnemer tegen een daarvoor te betalen marktconforme vergoeding. Zie hiervoor de afkoopregeling in paragraaf 7.4.

#### **Benutten bestaand parkeeraanbod (restcapaciteit)**

##### ***Benutten van restcapaciteit in het A-gebied (centrum Almere Stad)***

In het 'Mobiliteitsplan Hart voor de Stad' is opgenomen dat in het centrum van Almere Stad niet nodig is om bij iedere ruimtelijke ontwikkeling parkeerplaatsen toe te voegen binnen het plangebied. Onder voorwaarden en zolang hier restcapaciteit is, heeft de gemeente voorkeur dat de parkeercapaciteit in openbaar toegankelijke parkeergarages worden benut.

Wanneer gebruik wordt gemaakt van deze afwijkingsmogelijkheid om de parkeereis niet op eigen terrein op te lossen, moet een financiële bijdrage worden geleverd door middel van de afkoop van het deel van de parkeereis dat niet op eigen terrein wordt gerealiseerd. Deze bijdrage wordt geborgd in het mobiliteitsfonds (zie Paragraaf 2.4 'Mobiliteitsfonds'). Waar deze nota parkeernormen het benodigde aantal parkeerplaatsen bepaalt, stelt het Programma Kostenverhaal 2025 de systematiek voor de afkoop vast. De financiële bijdrage is maatwerk per plan.

Bewoners en werknemers van de ontwikkeling in het A-gebied worden uitgesloten van de aanvraag van een parkeervergunning. Dit onderstreept het belang om in het A-gebied in te zetten op het benutten van restcapaciteit in openbaar toegankelijke parkeergarages of parkeerplaatsen in de openbare ruimte.

##### ***Benutten van restcapaciteit in de openbare ruimte buiten het A-gebied***

Buiten het A-gebied kan vrijstelling worden verleend op het realiseren van het benodigde parkeeraanbod als in de omgeving op acceptabele loopafstand (zie Tabel 7.1) in de nodige parkeerruimte wordt voorzien. Dat kan in de openbare ruimte of in openbaar toegankelijke parkeergarages. Voorwaarde is dat wordt onderbouwd waarom het volledige benodigde parkeeraanbod niet op eigen terrein kan worden gerealiseerd en dat de geboden parkeeroplossing niet leidt tot een hogere parkeerdruk in de omgeving.

Door het benutten van bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte of in een openbaar toegankelijke parkeergarage binnen acceptabele loopafstand, kan worden afgeweken van de parkeereis. Het deel van de parkeereis dat niet wordt gerealiseerd op eigen terrein, dient dan te worden afgekocht (zie afkoopregeling in paragraaf 7.4).

Bij het benutten van bestaand aanbod in de openbare ruimte of in een openbaar toegankelijke parkeergarage moet uit een onafhankelijk onderzoek blijken dat de parkeerdruk na de realisatie van de ontwikkeling zowel in de openbare ruimte, als in de openbaar toegankelijke parkeergarage niet hoger is dan 90%.

Indien de initiatiefnemer voorstelt om restcapaciteit in private, maar openbaar toegankelijke parkeergarage op te lossen, heeft de gemeente geen regie op het (toekomstig) gebruik. De bewijslast ligt bij de initiatiefnemer om aan te tonen hoe in een duurzame parkeeroplossing wordt voorzien (bijvoorbeeld via kettingbedingen).

De kosten van het parkeeronderzoek komen voor rekening van de initiatiefnemer. Voorafgaand aan het onderzoek dient de initiatiefnemer de uitgangspunten van het onderzoek (onderzoeksgebied en onderzoeksdagen en -tijden) met de gemeente af te stemmen. De gemeente heeft hiervoor een parkeerprotocol opgesteld. Het parkeerprotocol is in Bijlage F opgenomen.



*Voorbeeld: Benutten bestaand parkeeraanbod in de openbare ruimte*

In een B-gebied worden een aantal woningen gebouwd. De initiatiefnemer kan niet de volledige parkeereis oplossen op eigen terrein. De initiatiefnemer laat daarom onderzoeken of een resterende parkeereis van het bezoekersdeel bestaande uit 10 parkeerplaatsen op bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte kan worden opgelost. Uit onafhankelijk onderzoek blijkt dat de parkeersituatie in een straal van 200 meter loopafstand van de ontwikkeling (Tabel 7.1) als volgt is:

| functie                  | Werk-dag och-tend | Werk-dag mid-dag | Werk-dag avond | Werk-dag nacht | Koop avond | Vrij-dag mid-dag | Vrij-dag avond | Zater-dag mid-dag | Zater-dag avond | Zondag middag |
|--------------------------|-------------------|------------------|----------------|----------------|------------|------------------|----------------|-------------------|-----------------|---------------|
| Parkeer-capaciteit       | 100               | 100              | 100            | 100            | 100        | 100              | 100            | 100               | 100             | 100           |
| Waargeno-men parkeerdruk | 30                | 30               | 45             | 50             | 40         | 35               | 35             | 40                | 40              | 40            |

De parkeercapaciteit op straat blijkt in een straal van 200 meter loopafstand van de ontwikkeling te bestaan uit 100 parkeerplaatsen. Omdat de parkeerdruk na de realisatie van de ontwikkeling niet hoger mag zijn dan 90%, wordt de parkeerdruk voor ieder moment gedeeld door 0,90. Zo wordt de te hanteren parkeerdruk op een werkdagochtend  $30 / 0,90 = 34$  parkeerplaatsen (afgerond naar boven). Vervolgens wordt per moment de restcapaciteit bepaald door de gecorrigeerde parkeerdruk te verminderen op de parkeercapaciteit. Op de werkdagochtend geldt zo een restcapaciteit van  $100 - 34 = 66$  parkeerplaatsen.

De resterende parkeereis van 10 parkeerplaatsen wordt nu per moment afgezet tegenover de waargenomen restcapaciteit op dat moment. In andere woorden, de parkeereis wordt verminderd op de restcapaciteit. Het resultaat is de nieuwe restcapaciteit die ontstaat nadat de resterende parkeereis van het plan is opgelost in de openbare ruimte. Dit ziet er als volgt uit:

| Functie                                | Werk-dag och-tend | Werk-dag mid-dag | Werk-dag avond | Werk-dag nacht | Koop avond | Vrij-dag mid-dag | Vrij-dag avond | Zater-dag mid-dag | Zater-dag avond | Zon-dag mid-dag |
|----------------------------------------|-------------------|------------------|----------------|----------------|------------|------------------|----------------|-------------------|-----------------|-----------------|
| Restcapaciteit                         | 66                | 66               | 50             | 44             | 55         | 61               | 61             | 55                | 55              | 55              |
| Resterende parkeereis bezoek (10 p.p.) | 4 (40%)           | 5 (50%)          | 7,5 (75%)      | 0 (0%)         | 7 (70%)    | 6 (60%)          | 10 (100%)      | 10 (100%)         | 10 (100%)       | 9 (90%)         |
| <b>Nieuwe rest-capaciteit</b>          | <b>62</b>         | <b>61</b>        | <b>42</b>      | <b>44</b>      | <b>48</b>  | <b>55</b>        | <b>51</b>      | <b>45</b>         | <b>45</b>       | <b>46</b>       |

Uit de tabel blijkt dat op ieder moment een positieve nieuwe restcapaciteit ontstaat. Uit het onafhankelijke onderzoek is zo gebleken dat er in de openbare ruimte voldoende bestaande parkeerplaatsen zijn om de resterende parkeereis van het plan op te lossen.

#### Maatwerkfuncties

Een maatwerkfunctie is een functie waarvoor binnen het beleid geen passende parkeernorm bestaat. Wanneer door de initiatiefnemer afdoende kan worden onderbouwd dat de parkeerbehoefte van de ontwikkeling voor onbepaalde tijd lager ligt dan berekend met de parkeernorm, kan hiervan worden afgeweken. Hierbij dient de initiatiefnemer te onderbouwen dat:

- Een lagere parkeerbehoefte wordt verwacht voor de ontwikkeling;
- De lagere parkeerbehoefte gerelateerd is aan het gebouw dat wordt gerealiseerd of verbouwd. Een doelgroep die zonder specifieke kenmerken aan het ontwerp of de inrichting van het gebouw betrekking zal nemen zorgt voor onvoldoende onderbouwing om te garanderen dat de ontwikkeling voor onbepaalde tijd een lagere parkeerbehoefte zal kennen.

Bij maatwerkfuncties kan de initiatiefnemer bijvoorbeeld gebruik maken van zijn reeds eerder opgestelde business- of ondernemingsplan. Bij het opstellen van deze plannen is reeds aandacht besteed aan ontwerp en inrichting van de gebouwde voorziening, de specifieke bezoekersdoelgroep, de formule, verwachte bezoekersaantallen en verzorgingsgebied. Deze gegevens worden gebruikt ter aanvulling bij de onderbouwing van de parkeerbehoefte.



Wanneer voor de maatwerkfuncties minder parkeerplaatsen gerealiseerd hoeven te worden, worden bewoners en werknemers uitgesloten van de aanvraag van een parkeervergunning. Dit geldt ook als in de toekomst parkeerregulering wordt ingesteld.

#### **Toepassing deelmobiliteit (A- en B+-gebied)**

Nieuwe mobiliteitsconcepten die aansluiten bij de mobiliteitsbehoefte van de doelgroep, kunnen resulteren in een lager dan gemiddelde parkeerbehoefte. Als voorbeeld van een dergelijk mobiliteitsconcept kan worden gedacht aan deelmobiliteit.

##### *A-gebied*

Voor het A-gebied is de inzet van deelmobiliteit verplichtend opgenomen als verlaging van de parkeernorm conform het 'Mobiliteitsplan Hart van de Stad' en is derhalve direct in de parkeernormen verwerkt. Voor een gezonde businesscase van deelmobiliteit is massa belangrijk. De gemeente Almere onderzoekt op welke wijze het in het A-gebied mogelijk is om deelmobiliteit op grote schaal aan te bieden. Wanneer de ontwikkellocatie in dat gebied is gelegen, is het wenselijk om bij het gemeentelijke initiatief aan te sluiten. Tegen een verplichte financiële vergoeding, een afdracht in het mobiliteitsfonds (zie paragraaf 2.4 'Mobiliteitsfonds'), neemt de gemeente Almere in dat geval de verplichting voor het aanbieden van voldoende deelmobiliteit over. Bewoners van het plan waar deelmobiliteit wordt toegepast, worden uitgesloten van de aanvraag van een parkeervergunning en andere kortingsproducten. Dit geldt ook als in de toekomst parkeerregulering wordt ingesteld.

##### *B+-gebied*

Voor een verlaging van de parkeereis bij de inzet van deelmobiliteitsconcepten in B+-gebieden moet aan de volgende voorwaarden worden voldaan:

- Bij de inzet van deelauto's wordt de parkeereis van het bewonersdeel in B+-gebieden met betaald parkeren maximaal gereduceerd met 20%. Hierbij hanteren we een vervangingsratio van 1:5, wat betekent dat één deelauto gelijk staat aan 5 reguliere auto's;
- Deelauto's krijgen een eigen parkeerplaats en doen niet mee in het dubbelgebruik;
- Er zijn (ruim) voldoende fietsparkeerplaatsen opgenomen in het plan;
- Er worden minimaal twee deelauto's ingezet;
- De initiatiefnemer toont aan dat er sprake is van een gezonde businesscase inzake het aanbieden van deelmobiliteit en dat de aanwezigheid van deelmobiliteit langdurig (minimaal 10 jaar) wordt gegarandeerd. Op het moment dat de ontwikkelaar zich terugtrekt uit het project, moet de verplichting overgaan naar de nieuwe ontwikkelende en beherende partij;
- In een anterieure overeenkomst wordt opgenomen dat de ontwikkelende partij zich verbindt aan garantie, aan een back-up-plan wanneer blijkt dat deelauto's structureel niet worden gebruikt en de parkeerdruk in de directe omgeving van het nieuw-, her- en/of verbouwplan hoger is dan 90%, bijvoorbeeld aan het nemen van aanvullende aantoonbare redelijke maatregelen, waarmee alsnog wordt voorzien in de parkeerbehoefte;
- De deelauto(s) dienen openbaar toegankelijk te worden geplaatst, zodat ook de omgeving er gebruik van kan maken.
- Data over het gebruik van deervoertuigen moet worden gedeeld met de gemeente Almere en worden aangesloten op haar monitoringssysteem.
- Bewoners van het plan waar deelmobiliteit is toegepast, worden uitgesloten van de aanvraag van een parkeervergunning en andere kortingsproducten. Dit geldt ook als in de toekomst parkeerregulering wordt ingesteld.

#### **Zwaarwegend belang**

Wanneer een initiatiefnemer afdoende onderbouwt dat het benodigde parkeeraanbod niet (volledig) op eigen terrein gerealiseerd kan worden, wordt afgewogen of het wenselijk en mogelijk is om af te wijken van de eis om op eigen terrein een parkeeroplossing te bieden voor de gehele parkeerbehoefte. Dit is mogelijk wanneer grote maatschappelijke belangen zwaarder wegen dan het verkeerskundige belang. De initiatiefnemer moet zijn aanvraag voor een vergunning voor het verrichten van een omgevingsplanactiviteit in dat geval voorzien van een onderbouwing van de noodzaak om af te wijken en van de effecten die dit (eventueel) heeft op de omgeving. In deze gevallen kunnen aanvullende afspraken worden gemaakt, bijvoorbeeld over het realiseren van extra fietsvoorzieningen. Omdat het van belang is dat bij afwijkingen de noodzaak en de effecten zorgvuldig worden afgewogen, dienen alle afwijkingen op basis van zwaarwegend belang voldoende gemotiveerd ter besluitvorming te worden voorgelegd aan het college van burgemeester en wethouders.

#### **7.4 Afkoopregeling**

Bij de afwijkingsmogelijkheden van het uitgangspunt om de parkeereis op eigen terrein aan te leggen (zie paragraaf 7.3), neemt de gemeente Almere (een deel van) de parkeereis over. Hier staat een financiële bijdrage tegenover.



### **Afkoopregeling A-gebied**

In lijn met het 'Mobiliteitsplan Hart van de Stad' gelden in het A-gebied gereduceerde parkeernormen, gecombineerd met een verplichte financiële bijdrage in het mobiliteitsfonds (zie paragraaf 2.4 'Mobiliteitsfonds'). De verplichte afdracht wordt via een anterieure overeenkomst met de initiatiefnemer of door middel van het verbinden van een voorschrift aan een omgevingsvergunning vastgelegd. De uiteindelijk resterende parkeereis (na reductie) kan in het A-gebied door de ontwikkelaar worden afgekocht.

De stortingen in het mobiliteitsfonds worden door de gemeente gebruikt voor de financiering van alternatieve vormen van mobiliteit en parkeren. De middelen komen de stad en daarmee ook de betreffende ontwikkeling ten goede.

### **Afkopen van parkeerplaatsen buiten het A-gebied**

In de gebieden buiten het A-gebied geldt een continuering van de afkoopregeling uit de vorige nota parkeernormen uit 2020. De afkoopregeling houdt in dat initiatiefnemers ook in deze gebieden (een deel van) de parkeereis kunnen afkopen. Wanneer nieuwbouw ontwikkeld wordt, is het denkbaar dat een projectontwikkelaar de woningen bouwt en de gemeente de openbare ruimte inricht, inclusief parkeren. In dat geval neemt de gemeente Almere de verplichting van de initiatiefnemer over om de parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren tegen een daarvoor te betalen marktconforme vergoeding. Deze vergoeding is gebaseerd op de te realiseren parkeeroplossing (in een gebouwde voorziening of op maaiveld), waar de parkeerplaatsen zijn afgekocht door de projectontwikkelaar of zijn verrekend in de grondprijs. De gemeente dient voor de afgekochte parkeerplaatsen binnen een afzienbare termijn (10 jaar) mobiliteits- en/of parkeermaatregelen getroffen te hebben. Indien het wenselijk is bij transformatie gebruik te maken van bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte, dan worden deze via de overeenkomst bij de vergunning afgekocht.

Algemene bepalingen bij afkoop van parkeerplaatsen buiten het A-gebied:

- Parkeerplaatsen die worden afgekocht en door de gemeente worden gerealiseerd zijn openbare toegankelijke parkeerplaatsen. Deze zijn dus niet exclusief voor het desbetreffend bouwinitiatief.
- Op parkeerplaatsen die worden afgekocht is de regulering van toepassing die geldt voor desbetreffend gebied. Wanneer afkoop in een betaald parkeren zone plaatsvindt, zijn de te realiseren parkeerplaatsen conform datzelfde regime.
- De afkoopregeling wordt via een anterieure overeenkomst met de initiatiefnemer vastgelegd.

Voor een aantal andere stadsdelen in B+-gebieden (Almere Buiten Centrum en Almere Haven) worden aanvullende bepalingen gemaakt voor een afkoopregeling van openbaar toegankelijke parkeerplaatsen.

### **7.5 Vergunningaanvraag en juridische toets**

Bij de aanvraag voor een omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit overlegt de initiatiefnemer ten minste:

- de ontwikkeling;
- een berekening van de parkeerbehoefte voor auto's en fietsen, inclusief een bijbehorende onderbouwing die ingaat op de gehanteerde uitgangspunten in de berekeningen;
- het ontwerp van de parkeeroplossing voor auto's en fietsen, inclusief maatvoering en toegankelijkheid;
- de wijze waarop in de benodigde parkeerplaatsen zal worden voldaan door de bouwende partij (het toepassen van dubbelgebruik, de toegankelijkheid van parkeervoorzieningen binnen het plangebied voor bezoekers);
- bij het toepassen van afwijkingsmogelijkheden: een onderbouwing aan de hand van uitgevoerde onderzoeken, overeenkomsten/contracten en dergelijke (zie ook paragraaf 7.3);

### **7.6 Vastleggen afspraken**

Het college zal de onderbouwing van de initiatiefnemer en diens aangedragen parkeeroplossing toetsen. Het is aan de initiatiefnemer een geschikte onderbouwing aan te leveren en de benodigde onderzoeken uit te (laten) voeren. Uiteindelijk is het aan het college om te beoordelen of het parkeren goed en duurzaam wordt opgelost. Wanneer wordt afgeweken van de parkeereis vanwege een Mobiliteitsplan of op basis van zwaarwegend belang, zal het college beoordelen of het verantwoord is om de omgevingsvergunning te verlenen.

Het vastleggen van parkeerafspraken voor ontwikkelingen in de omgevingsvergunning geeft het college de mogelijkheid om nadien te kunnen controleren of de parkeeroplossingen zijn aangelegd en worden gebruikt zoals ze zijn afgesproken. Dit betekent dat er handhavend kan worden opgetreden. Het vastleggen van de afspraken gebeurt ook om geen onduidelijkheid te laten bestaan over situaties die zich in de toekomst kunnen voordoen.

Bij afspraken kan worden gedacht aan:



- Het vastleggen dat, indien bij de berekening van het aantal te realiseren parkeerplaatsen is uitgegaan van dubbelgebruik, de parkeerplaatsen door alle gebruikers van het pand te gebruiken zijn.
- Het vastleggen dat parkeergelegenheid bij woningen binnen het plangebied niet mag worden opgeheven. Op deze manier wordt voorkomen dat door het toevoegen van bebouwing de parkeerplaatsen binnen het plangebied verdwijnen.
- Het vastleggen dat, indien bezoekersparkeerplaatsen of parkeerplaatsen voor deelmobiliteit op eigen terrein worden gerealiseerd, deze parkeerplaatsen openbaar toegankelijk dienen te zijn én te blijven.
- Het vastleggen van mogelijke consequenties voor de gebruikers van het pand. Een van de consequenties is dat bij een bouwontwikkeling de gebruikers nu en in de toekomst niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning of -onthefing. Dit geldt ook voor locaties waar (nog) geen parkeerregulering geldt.
- Stellen van nadere eisen. De bevoegdheid tot het stellen van nadere eisen is beperkt tot eisen die aansluiten bij in het bestemmingsplan zelf reeds gestelde regels aangaande het betreffende onderwerp of onderdeel. Er kan bijvoorbeeld worden bepaald dat niet alle parkeerplaatsen direct worden gerealiseerd, maar dat binnen de planontwikkeling ruimte wordt gereserveerd die –indien nodig– alsnog als parkeerruimte kan worden ingericht. Deze ruimte kan in eerste instantie bijvoorbeeld als groenvoorziening worden ingericht.



## Bijlage A Achtergrond bij parkeernormering

Bij het formuleren van de parkeernormen is het belangrijk dat deze recht doen aan de plaatselijke situatie. In deze bijlage is de achtergrond opgenomen die is meegenomen bij het opstellen van de parkeernormen.

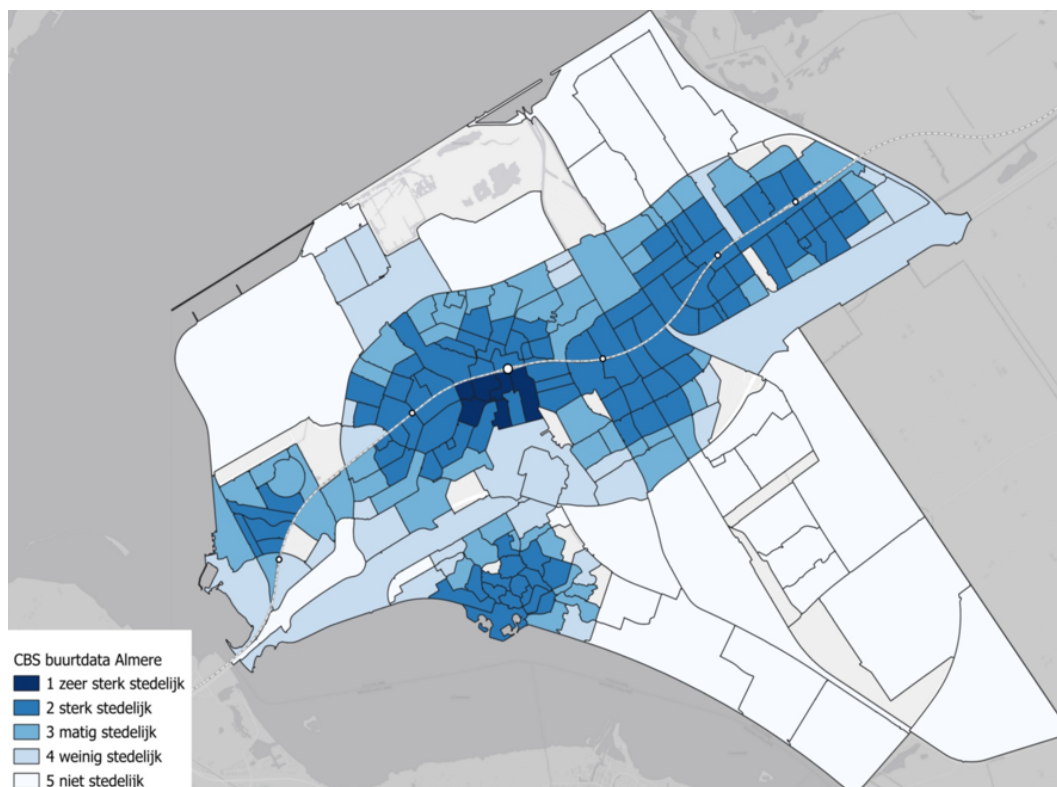
### B.A.1 Stedelijkheidsgraad

De stedelijkheid van een gemeente blijkt van invloed te zijn op het autobezit en autogebruik in die gemeente. De stedelijkheidsgraad wordt uitgedrukt in de 'omgevingsadressendichtheid', het aantal adressen per vierkante kilometer. CBS onderscheidt hierin vijf klassen, zoals weergegeven in onderstaande tabel.

| Stedelijkheidsgraad      | Aantal adressen per km <sup>2</sup> |
|--------------------------|-------------------------------------|
| 1 (Zeer sterk stedelijk) | Meer dan 2500                       |
| 2 (Sterk stedelijk)      | 1500 – 2500                         |
| 3 (Matig stedelijk)      | 1000 – 1500                         |
| 4 (Weinig stedelijk)     | 500 – 1000                          |
| 5 (Niet stedelijk)       | Minder dan 500                      |

Tabel B.A.1.1: Indeling stedelijkheidsgraden

In 2024 kent de gemeente Almere een gemiddelde dichtheid van 1.636 adressen per vierkante kilometer. De gemeente valt daarmee in de categorie sterk stedelijk. Almere is een gemeente die zich kenmerkt door een groot landoppervlakte en groter is dan bijvoorbeeld Den Haag en Utrecht. Binnen de gemeente Almere zijn grote verschillen in stedelijkheidsgraad, zoals blijkt uit Figuur B.A.1.1.



Figuur B.A.1.1: Stedelijkheidsgraad in Almere

De opbouw van de parkeernormering gebeurt aan de hand van stedelijkheidsgraden. Op basis van Figuur B.A.1.1 is een gebiedsindeling van 5 deelgebieden logisch; A, B+, B, C en D gebieden. Dit vormt de basis voor de verdere gebiedsindeling in deze nota parkeernormen.

### B.A.2 Autobezit, autogebruik en fietsgebruik

Als onderbouwing voor de hoogte van de parkeernorm voor woningen is een analyse uitgevoerd naar het autobezit en auto- en fietsgebruik binnen de gemeente Almere. Het autobezit is van belang voor het opstellen van een passende parkeernorm voor woonfuncties. De eigen auto staat namelijk vooral



thuis. Voor overige functies is het autobezit minder relevant; juist het gebruik van vervoersmiddelen is dan leidend voor het aantal benodigde parkeerplaatsen bij de functie. Het gebruik geeft namelijk inzicht of de auto of juist de fiets bij de bestemming geparkeerd moet worden. Het autobezit is geanalyseerd op basis van CBS-gegevens. Het auto- en fietsgebruik is onderzocht op basis van een analyse van de data uit het ODIN (Onderweg in Nederland).

### Autobezit

Het gemiddelde autobezit in de gemeente Almere bedraagt in 2023 1,15 personenauto's per huishouden<sup>7</sup>. Het gemiddelde autobezit in 2023 binnen sterk stedelijke gemeentes bedraagt 1,06 personenauto's per huishouden<sup>8</sup>. Het aantal personenauto's per huishouden in Almere is ook vergeleken met het autobezit binnen andere stedelijkheidsgraden (Tabel B.A7.2.13). Echter, is de woningvoorraad in Almere anders samengesteld dan in de gemiddelde sterk stedelijke gemeenten (zie Figuur B.A.) Almere kent relatief gezien veel koop rijwoningen en weinig sociale huurwoningen ten opzichte van het gemiddelde van sterk stedelijke gemeenten. Het autobezit per type woningvorm is in Almere vergelijkbaar met de overige sterk stedelijke gemeenten van Nederland (zie Tabel B.A.27.24).

| Stedelijkheidsgraad      | Gemiddeld aantal personenauto's per huishouden (2023) |
|--------------------------|-------------------------------------------------------|
| 1 (Zeer sterk stedelijk) | 0,82                                                  |
| 2 (Sterk stedelijk)      | 1,06                                                  |
| 3 (Matig stedelijk)      | 1,18                                                  |
| 4 (Weinig stedelijk)     | 1,28                                                  |
| 5 (Niet stedelijk)       | 1,28                                                  |

Tabel B.A7.2.13: Autobezit naar stedelijkheidsgraad (bron: StatLine - Regionale kerncijfers Nederland (cbs.nl))

| Categorie                     | Autobezit gemeente Almere | Autobezit sterk stedelijke gemeenten (exclusief Almere) |
|-------------------------------|---------------------------|---------------------------------------------------------|
| Koopwoning vrijstaand         | 1,73                      | 1,76                                                    |
| Koopwoning tweekapper         | 1,66                      | 1,54                                                    |
| Koopwoning rijwoning          | 1,38                      | 1,41                                                    |
| Koopwoning meergezins         | 1,04                      | 1,03                                                    |
| Sociale huurwoning rijwoning  | 0,82                      | 0,88                                                    |
| Sociale huurwoning meergezins | 0,52                      | 0,55                                                    |
| Particuliere huur rijwoning   | 1,07                      | 1,01                                                    |
| Particuliere huur meergezins  | 0,73                      | 0,68                                                    |

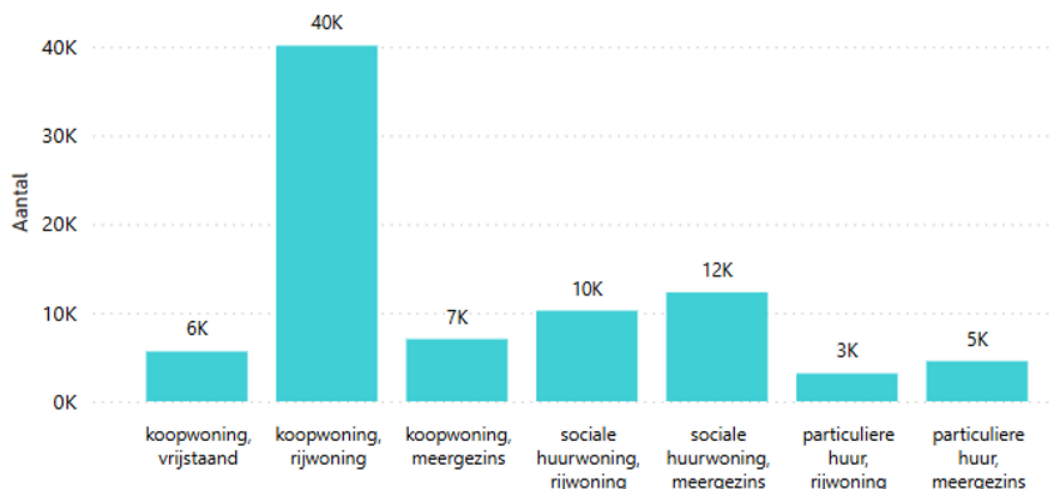
Tabel B.A.27.24: Vergelijking autobezit Almere en andere sterk stedelijke gemeenten

7) Bron: StatLine - Regionale kerncijfers Nederland (cbs.nl).

8) Bron: StatLine - Regionale kerncijfers Nederland (cbs.nl). Exclusief vijf gemeentes in deze categorie met een groot aantal lease-maatschappijen, die het gemiddelde aantal personenauto's per huishouden sterk beïnvloeden.



### Bewoonde woningen



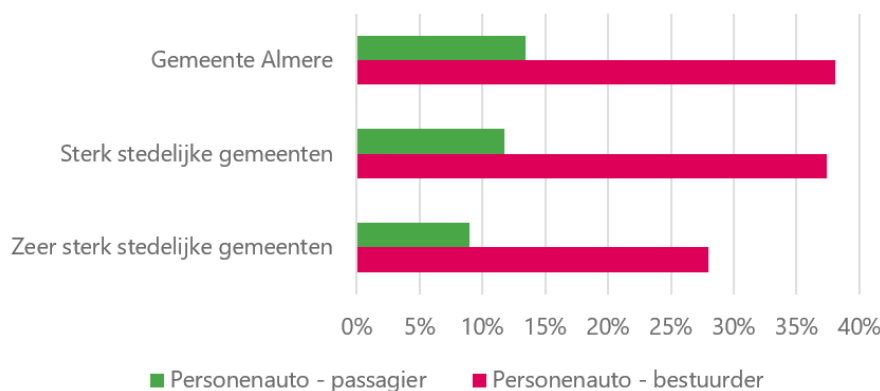
Figuur B.A.2.1: Verdeling woningvoorraad gemeente Almere

Naast de vergelijking met gemeentes op basis van stedelijkheidsgraad is ook het autobezit op buurtniveau geanalyseerd. De aanpak en gedetailleerde resultaten van deze analyse zijn omschreven in B.A.3. Uit de analyse blijkt dat het autobezit per buurt sterk varieert. Hierbij geldt dat over het algemeen het autobezit stijgt naarmate de buurt verder van de binnenstad gelegen is.

### Auto- en fietsgebruik

Het auto- en fietsgebruik is geanalyseerd op basis van ODiN data<sup>9</sup>. Aan de hand van ODiN data is per vervoerswijze het aandeel verplaatsingen op alle verplaatsingen inzichtelijk gemaakt. In Figuur B.A.2.2 is het aandeel autoverplaatsingen weergegeven, inclusief een uitsplitsing naar bestuurders en passagiers van personenauto's.

### Aandeel autoverplaatsingen op alle verplaatsingen



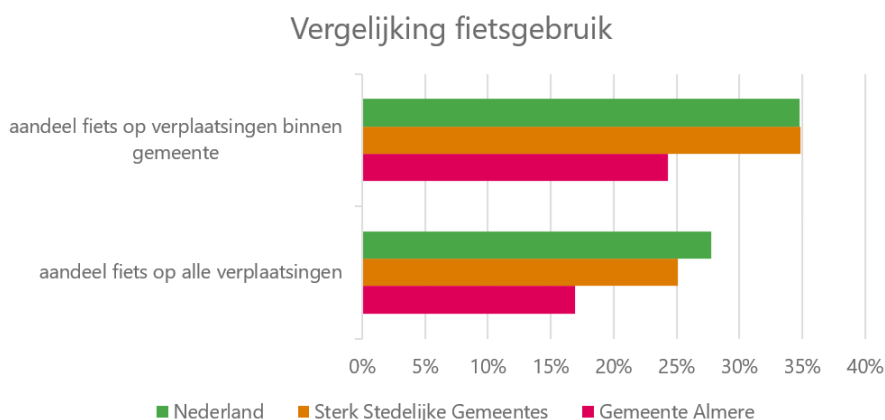
Figuur B.A.2.2: Aandeel autoverplaatsingen (bron (ODiN))

Uit Figuur B.A.2.2 blijkt dat het autogebruik in Almere het meest aansluit bij het gemiddelde autogebruik van sterk stedelijke gemeentes. 38% van het aantal verplaatsingen in Almere wordt uitgevoerd met de auto (als bestuurder). Voor alle sterk stedelijke gemeentes gecombineerd is het aantal verplaatsingen dat wordt uitgevoerd met de auto (als bestuurder) 37% ten opzichte van alle verplaatsingen.

9) ODiN is het Verplaatsingsonderzoek Onderweg in Nederland, waarin het verplaatsingsgedrag van de Nederlandse bevolking is beschreven naar plaats van herkomst en bestemming, tijdstip waarop het vervoer plaatsvindt, gebruikte vervoermiddelen en reismotieven voor de verplaatsingen. Daarnaast is aandacht geschonken aan de achtergrondvariabelen voor een bepaald verplaatsingspatroon en de keuze van een vervoermiddel.



Binnen de gemeentegrenzen wordt naast de auto ook vaak de fiets gepakt. Het fietsgebruik in Almere is vergeleken met het fietsgebruik in de rest van Nederland. Deze vergelijking is weergegeven in Figuur B.A.2.3.



*Figuur B.A.2.3: Aandeel fietsverplaatsingen (bron: ODIN).*

Uit Figuur B.A.2.3 blijkt dat het aandeel fietsverplaatsingen – zowel binnen de gemeentegrenzen als in totaal – een aantal procent achterblijft bij het aandeel fietsverplaatsingen in Nederland en overige sterk stedelijke gemeenten.

### **B.A.3 Analyse autobezit per type woning Almere**

Voor het opstellen van de Nota parkeernormen voor de gemeente Almere is op basis van data een analyse gemaakt van het autobezit in deze gemeente, waaruit een parkeernorm is afgeleid. In deze bijlage is de betreffende analyse opgenomen.

### **Onderzoeksverantwoording**

#### **Aanpak CBS-microdata**

Goudappel heeft de laatste jaren veel onderzoek gedaan naar parkeernormen in Nederland in relatie tot het autobezit. Om dit verder te onderzoeken heeft Goudappel de beschikking over niet-openbare microdata op basis van CBS-gegevens over autobezit, die gekoppeld zijn aan woningtypen. Zo kan voor heel Nederland op gemeente-, wijk- en buurniveau het autobezit gericht geanalyseerd worden. Daarbij kan onderscheid gemaakt worden naar autobezit per categorie zoals:

- Eigendomssituatie (koop, particuliere huur en sociale huur);
- Woningtype (vrijstaand huis, twee-onder-een-kap, rijwoning en appartement);
- Leeftijd (0-30 jaar, 30-65 jaar en 65+ jaar);
- Oppervlakte (tot 50 m<sup>2</sup> gbo, 50-75 m<sup>2</sup> gbo, 75-100 m<sup>2</sup> gbo, 100-125 m<sup>2</sup> gbo en groter dan 125 m<sup>2</sup> gbo).

Deze categorieën kunnen ook ‘gestapeld’ worden en zo inzichtelijk maken wat het autobezit is onder bijvoorbeeld kleine sociale huurappartementen (tot 50 m<sup>2</sup> gbo) in buurt X in gemeente Y (bij voldoende waarnemingen). De microdata zorgt zodoende voor een cijfermatige onderbouwing om parkeernormen op te stellen die aansluiten bij het autobezit in een gemeente.

#### **Inhoud van de data**

De resultaten uit de data zijn gebaseerd op niet-openbare microdata van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) aangevuld met onderzoeksgegevens van Goudappel. De data gaan over autobezit, woningvoorraad, type woningen, eigendomssituatie en inkomen. Voor de duidelijkheid wordt vermeld dat CBS-microdata altijd binnen de volledig afgesloten netwerk omgeving van het CBS blijft, en alleen resultaten van bewerkingen/statistische gegevens die niet naar personen te herleiden is, worden geëxporteerd. En om in deze gegevens de laatste mogelijke vorm van onthullingsgevaar naar huishoudens te voorkomen, zijn alle gegevens die betrekking hebben op minder dan tien huishoudens verwijderd. Ook zijn de aantallen huishoudens afgerond op vijftallen en het gemiddelde aantal auto's per huishouden is afgerond op twee decimalen.

De gebruikte indeling van gemeente, wijk en buurt is conform de CBS-indeling van 2022. De stedelijkheidsgraad ('omgevingsadressendichtheid') van gemeenten, wijken en buurten komt uit 'Kerncijfers wijken en buurten 2022'. De in de analyse gebruikte gegevens betreffende woningvoorraad, eigendomssituatie en RDW-gegevens hebben betrekking op het jaar 2022. Het 'bezit'/gebruik van een leaseauto heeft betrekking op het jaar 2021 en is ook inbegrepen in de data.



### **Grijze en buitenlandse kentekens**

Er zijn auto's die niet staan geregistreerd bij het CBS. Dit zijn voornamelijk auto's met een buitenlands kenteken en bedrijfswagens. Voor laatstgenoemde geldt dat deze kentekens meestal beginnen met een B of V. Uit ervaringscijfers van Goudappel blijkt dat het aandeel grijze en buitenlandse kentekens circa 8% is. Deze 8% dient daarom opgeteld te worden bij het autobezit van bewoners zoals blijkt uit de data. Het gemiddelde autobezit in de hele gemeente Almere is 1,15 auto's per huishouden. Het aandeel grijze kentekens bedraagt daarmee 0,1 auto's per huishouden en wordt als vast verhoging meegerekend op het autobezit. Tevens is de data op één decimaal naar boven afgerond om rekening te houden met verschillen tussen individuele woningen en toekomstige ontwikkelingen.

### **Autobezit per type woning**

Wanneer naar de data wordt gekeken, blijkt dat het autobezit tussen buurten verschilt. Om recht te doen aan deze verschillen is op buurtniveau onderscheid gemaakt naar A gebieden, B+ gebieden, B gebieden, C gebieden en D-gebieden. Voor het A-gebied (45% reductie) en het B+ gebied (15% reductie) is al rekening gehouden met de toegepaste reducties op het autobezit. Het in de tabel getoonde autobezit is het gewogen gemiddelde autobezit over alle buurten, die in de respectievelijke gebiedsindeling vallen. De parkeernormen voor bewoners passend bij het autobezit zijn opgenomen in onderstaande tabellen.

### **Autobezit grondgebonden woningen**

| Categorieën woningen          | A         | B+        | B         | C         | D         | Eenheid |
|-------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|---------|
| <b>Sociale huur</b>           |           |           |           |           |           |         |
| Kleiner dan 75 m <sup>2</sup> | Geen data | 0,60      | 0,70      | 0,90      | Geen data | Woning  |
| 75-99 m <sup>2</sup>          | 0,36      | 0,72      | 0,85      | 1,05      | Geen data | Woning  |
| 100-124 m <sup>2</sup>        | Geen data | 0,89      | 1,05      | 1,25      | Geen data | Woning  |
| Groter dan 125 m <sup>2</sup> | Geen data | 1,06      | 1,25      | 1,45      | Geen data | Woning  |
| <b>Vrije sector huur</b>      |           |           |           |           |           | Woning  |
| Kleiner dan 75 m <sup>2</sup> | Geen data | Geen data | Geen data | 1,10      | Geen data | Woning  |
| 75-99 m <sup>2</sup>          | Geen data | 0,85      | 1,00      | Geen data | 1,40      | Woning  |
| 100-124 m <sup>2</sup>        | Geen data | 1,02      | 1,20      | 1,40      | 1,60      | Woning  |
| Groter dan 125 m <sup>2</sup> | Geen data | 1,19      | 1,40      | 1,60      | 1,90      | Woning  |
| <b>Koop</b>                   |           |           |           |           |           | Woning  |
| Kleiner dan 75 m <sup>2</sup> | Geen data | 1,02      | 1,20      | 1,30      | 1,50      | Woning  |
| 75-99 m <sup>2</sup>          | 0,61      | 1,11      | 1,30      | 1,40      | 1,60      | Woning  |
| 100-124 m <sup>2</sup>        | 0,69      | 1,23      | 1,45      | 1,55      | 1,65      | Woning  |
| Groter dan 125 m <sup>2</sup> | Geen data | 1,40      | 1,65      | 1,85      | 1,95      | Woning  |

### **Autobezit appartementen**

| Categorieën woningen          | A    | B+        | B    | C         | D         | Eenheid |
|-------------------------------|------|-----------|------|-----------|-----------|---------|
| <b>Sociale huur</b>           |      |           |      |           |           |         |
| Kleiner dan 50 m <sup>2</sup> | 0.15 | 0,51      | 0,60 | 0,70      | Geen data | Woning  |
| 50-74 m <sup>2</sup>          | 0.20 | 0,60      | 0,70 | 0,80      | Geen data | Woning  |
| 75-100 m <sup>2</sup>         | 0.30 | 0,68      | 0,80 | 0,90      | Geen data | Woning  |
| Groter dan 100 m <sup>2</sup> | 0.33 | 0,77      | 0,90 | Geen data | Geen data | Woning  |
| <b>Vrije sector huur</b>      |      |           |      |           | Geen data | Woning  |
| Kleiner dan 50 m <sup>2</sup> | 0.23 | 0,68      | 0,80 | Geen data | Geen data | Woning  |
| 50-74 m <sup>2</sup>          | 0.33 | 0,77      | 0,90 | 1,00      | Geen data | Woning  |
| 75-100 m <sup>2</sup>         | 0.42 | 0,85      | 1,00 | 1,10      | Geen data | Woning  |
| 100-124 m <sup>2</sup>        | 0.44 | 0,94      | 1,10 | geen data | Geen data | Woning  |
| Groter dan 125 m <sup>2</sup> | 0.61 | Geen data | 1,40 | 1,50      | Geen data | Woning  |
| <b>Koop</b>                   |      |           |      |           | Geen data | Woning  |
| Kleiner dan 50 m <sup>2</sup> | 0.44 | 0,85      | 1,00 | Geen data | Geen data | Woning  |



---

|                               |      |      |      |      |           |        |
|-------------------------------|------|------|------|------|-----------|--------|
| 50-74 m <sup>2</sup>          | 0.47 | 0,89 | 1,05 | 1,15 | Geen data | Woning |
| 75-100 m <sup>2</sup>         | 0.50 | 0,98 | 1,15 | 1,25 | Geen data | Woning |
| 100-124 m <sup>2</sup>        | 0.52 | 1,06 | 1,25 | 1,35 | Geen data | Woning |
| Groter dan 125 m <sup>2</sup> | 0.63 | 1,32 | 1,55 | 1,65 | Geen data | Woning |



## Bijlage B Lijst met parkeernormen auto

De parkeernormen voor niet-woonfuncties zijn gebaseerd op het gemiddelde van de CROW-kencijfers voor 'sterk stedelijke' gemeenten. Voor het A gebied is een alternatieve tabel met parkeernormen gemaakt op basis van recent autobezit en CBS cijfers, waar de reductiefactoren (een reductie van 10% door het inzetten op actieve mobiliteit en 15% door de nabijheid van Intercitystation Almere Centrum (in totaal dus 25%)) op zijn toegepast als opgenomen in het 'Mobiliteitsplan Hart van de Stad' voor het centrum van Almere Stad zijn beschreven. Dit heeft geleid tot de parkeernormentabel voor het A-gebied in deze nota parkeernormen.

Voor de woonfuncties wordt aanvullend in het A-gebied 20% van het autobezit ingevuld met deelmobiliteit. Daarom geldt per woning verplichte parkeernorm voor deelmobiliteit. Deze parkeernorm is gebaseerd op 20% van het autobezit en het uitgangspunt dat 1 deelauto 5 privéauto's vervangt (afgerond op 2 decimalen).

Deze reducties zijn direct in de parkeernormen verwerkt. Daarnaast kiest de gemeente ervoor om de parkeernormen in A- en B+-/B-gebieden als minimum- en maximumeis te hanteren. In C- en D-gebieden is de parkeereis een minimale eis waar aan voldaan moet worden. Hierop bestaat één uitzondering: supermarkten. Daar zijn de autoparkeernormen in alle gebieden een maximumeis. Het is namelijk ongewenst dat supermarkten elkaar beconcurreren op het aantal autoparkeerplaatsen dat ze hebben.

Niet voor iedere functie is een parkeernorm opgenomen. Mocht een norm ontbreken, dan verwijzen wij u naar de meest recente CROW-publicatie.<sup>10</sup> De parkeernormen zijn uitgedrukt in aantal parkeerplaatsen per eenheid functie. Bij iedere functie is de eenheid weergegeven.

De afkorting 'bvo' staat voor 'bruto-vloeroppervlakte'. Het bruto-vloeroppervlakte is het vloeroppervlakte van de buitenomtrek van een ruimte of gebouw inclusief gevels, bouwmuren, ramen etc. Inpandig gebouwde parkeervoorzieningen maken geen deel uit van het bruto-vloeroppervlakte. Zie NEN 2580 voor verdere informatie.

| Categorieën woningen          | A       |        |                | B+ (met parkeerregulering) |        | B (zonder parkeerregulering) |        | C       |        | D       |        | Eenheid |
|-------------------------------|---------|--------|----------------|----------------------------|--------|------------------------------|--------|---------|--------|---------|--------|---------|
| Bewoner/bezoek                | Bewoner | Bezoek | Deelmobiliteit | Bewoner                    | Bezoek | Bewoner                      | Bezoek | Bewoner | Bezoek | Bewoner | Bezoek |         |
| <b>Grondgebonden woningen</b> |         |        |                |                            |        |                              |        |         |        |         |        |         |
| <b>sociale huur</b>           |         |        |                |                            |        |                              |        |         |        |         |        |         |
| Kleiner dan 75 m <sup>2</sup> | 0,28    | 0,10   | 0,02           | 0,60                       | 0,15   | 0,70                         | 0,20   | 0,90    | 0,20   | 1,00    | 0,30   | woning  |
| 75-99 m <sup>2</sup>          | 0,36    | 0,10   | 0,03           | 0,72                       | 0,15   | 0,85                         | 0,20   | 1,05    | 0,20   | 1,15    | 0,30   | woning  |
| 100-124 m <sup>2</sup>        | 0,47    | 0,10   | 0,03           | 0,89                       | 0,15   | 1,05                         | 0,20   | 1,25    | 0,20   | 1,35    | 0,30   | woning  |
| Groter dan 125 m <sup>2</sup> | 0,58    | 0,10   | 0,04           | 1,06                       | 0,15   | 1,25                         | 0,20   | 1,45    | 0,20   | 1,55    | 0,30   | woning  |
| <b>Vrije sector huur</b>      |         |        |                |                            |        |                              |        |         |        |         |        |         |
| Kleiner dan 75 m <sup>2</sup> | 0,39    | 0,10   | 0,03           | 0,77                       | 0,15   | 0,90                         | 0,20   | 1,10    | 0,20   | 1,30    | 0,30   | woning  |
| 75-99 m <sup>2</sup>          | 0,44    | 0,10   | 0,03           | 0,85                       | 0,15   | 1,00                         | 0,20   | 1,20    | 0,20   | 1,40    | 0,30   | woning  |
| 100-124 m <sup>2</sup>        | 0,55    | 0,10   | 0,04           | 1,02                       | 0,15   | 1,20                         | 0,20   | 1,40    | 0,20   | 1,60    | 0,30   | woning  |
| Groter dan 125 m <sup>2</sup> | 0,66    | 0,10   | 0,05           | 1,19                       | 0,15   | 1,40                         | 0,20   | 1,60    | 0,20   | 1,90    | 0,30   | woning  |
| <b>Koop</b>                   |         |        |                |                            |        |                              |        |         |        |         |        |         |
| Kleiner dan 75 m <sup>2</sup> | 0,55    | 0,10   | 0,04           | 1,02                       | 0,15   | 1,20                         | 0,20   | 1,30    | 0,20   | 1,50    | 0,30   | woning  |
| 75-99 m <sup>2</sup>          | 0,61    | 0,10   | 0,04           | 1,11                       | 0,15   | 1,30                         | 0,20   | 1,40    | 0,20   | 1,60    | 0,30   | woning  |
| 100-124 m <sup>2</sup>        | 0,69    | 0,10   | 0,05           | 1,23                       | 0,15   | 1,45                         | 0,20   | 1,55    | 0,20   | 1,65    | 0,30   | woning  |
| Groter dan 125 m <sup>2</sup> | 0,80    | 0,10   | 0,06           | 1,40                       | 0,15   | 1,65                         | 0,20   | 1,85    | 0,20   | 1,95    | 0,30   | woning  |
| <b>Appartementen</b>          |         |        |                |                            |        |                              |        |         |        |         |        |         |
| <b>sociale huur</b>           |         |        |                |                            |        |                              |        |         |        |         |        |         |

<sup>10</sup>CROW-publicatie 744 'Parkeerkencijfers 2024', juni 2024



|                                                        |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |              |
|--------------------------------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|--------------|
| Kleiner dan 50 m <sup>2</sup>                          | 0,15 | 0,10 | 0,02 | 0,51 | 0,15 | 0,60 | 0,20 | 0,70 | 0,20 | 0,80 | 0,30 | woning       |
| 50-74 m <sup>2</sup>                                   | 0,20 | 0,10 | 0,02 | 0,60 | 0,15 | 0,70 | 0,20 | 0,80 | 0,20 | 0,90 | 0,30 | woning       |
| 75-99 m <sup>2</sup>                                   | 0,30 | 0,10 | 0,02 | 0,68 | 0,15 | 0,80 | 0,20 | 0,90 | 0,20 | 1,00 | 0,30 | woning       |
| Groter dan 100 m <sup>2</sup>                          | 0,33 | 0,10 | 0,03 | 0,77 | 0,15 | 0,90 | 0,20 | 1,00 | 0,20 | 1,10 | 0,30 | woning       |
| <b>Vrije sector huur</b>                               |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |              |
| Kleiner dan 50 m <sup>2</sup>                          | 0,23 | 0,10 | 0,02 | 0,68 | 0,15 | 0,80 | 0,20 | 0,90 | 0,20 | 1,10 | 0,30 | woning       |
| 50-74 m <sup>2</sup>                                   | 0,33 | 0,10 | 0,03 | 0,77 | 0,15 | 0,90 | 0,20 | 1,00 | 0,20 | 1,20 | 0,30 | woning       |
| 75-99 m <sup>2</sup>                                   | 0,42 | 0,10 | 0,03 | 0,85 | 0,15 | 1,00 | 0,20 | 1,10 | 0,20 | 1,30 | 0,30 | woning       |
| 100-124 m <sup>2</sup>                                 | 0,44 | 0,10 | 0,04 | 0,94 | 0,15 | 1,10 | 0,20 | 1,20 | 0,20 | 1,40 | 0,30 | woning       |
| Groter dan 125 m <sup>2</sup>                          | 0,61 | 0,10 | 0,05 | 1,19 | 0,15 | 1,40 | 0,20 | 1,50 | 0,20 | 1,70 | 0,30 | woning       |
| <b>Koop</b>                                            |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |              |
| Kleiner dan 50 m <sup>2</sup>                          | 0,44 | 0,10 | 0,03 | 0,85 | 0,15 | 1,00 | 0,20 | 1,10 | 0,20 | 1,30 | 0,30 | woning       |
| 50-74 m <sup>2</sup>                                   | 0,47 | 0,10 | 0,03 | 0,89 | 0,15 | 1,05 | 0,20 | 1,15 | 0,20 | 1,35 | 0,30 | woning       |
| 75-99 m <sup>2</sup>                                   | 0,50 | 0,10 | 0,04 | 0,98 | 0,15 | 1,15 | 0,20 | 1,25 | 0,20 | 1,45 | 0,30 | woning       |
| 100-124 m <sup>2</sup>                                 | 0,52 | 0,10 | 0,04 | 1,06 | 0,15 | 1,25 | 0,20 | 1,35 | 0,20 | 1,55 | 0,30 | woning       |
| Groter dan 125 m <sup>2</sup>                          | 0,63 | 0,10 | 0,05 | 1,32 | 0,15 | 1,55 | 0,20 | 1,65 | 0,20 | 1,85 | 0,30 | woning       |
| <b>Bijzondere woonfuncties</b>                         |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |              |
| Aanleunwoning/extramurale zorgwoning (*)               | 0,10 | 0,10 |      | 0,10 | 0,15 | 0,10 | 0,20 | 0,40 | 0,20 | 0,80 | 0,30 | woon-eenheid |
| Intramurale zorgwoning (**)                            | 0,10 | 0,10 |      | 0,20 | 0,15 | 0,30 | 0,20 | 0,40 | 0,20 | 0,40 | 0,30 | woon-eenheid |
| Kamerverhuur, studio of tiny house < 30 m <sup>2</sup> | 0    | 0,10 |      | 0,10 | 0,15 | 0,20 | 0,20 | 0,30 | 0,20 | 0,40 | 0,20 | woon-eenheid |
| Kamerverhuur arbeidsmigranten                          | 0,10 | 0,10 |      | 0,20 | 0,15 | 0,20 | 0,20 | 0,30 | 0,20 | 0,40 | 0,20 | slaapplaats  |
| Kamerverhuur studenten                                 | 0    | 0,10 |      | 0    | 0,10 | 0    | 0,10 | 0,10 | 0,10 | 0,20 | 0,20 | kamer        |

| <b>Functie</b>                  | <b>A</b> | <b>B+ (met parkeerregulering)</b> | <b>B (zonder parkeerregulering)</b> | <b>C</b> | <b>D</b> | <b>Aandeel bezoekers</b> | <b>Eenheid</b>                |
|---------------------------------|----------|-----------------------------------|-------------------------------------|----------|----------|--------------------------|-------------------------------|
| <b>Winkelen en Boodschappen</b> |          |                                   |                                     |          |          |                          |                               |
| Bouwmarkt                       | n.v.t.   | n.v.t.                            | 1,75                                | 2,25     | 2,45     | 87%                      | pp per 100 m <sup>2</sup> bvo |
| Tuincentrum                     | n.v.t.   | n.v.t.                            | 2,25                                | 2,55     | 2,85     | 89%                      | pp per 100 m <sup>2</sup> bvo |
| Groencentrum (1)                | n.v.t.   | n.v.t.                            | 2,25                                | 2,55     | 2,85     | 89%                      | pp per 100 m <sup>2</sup> bvo |
| Bruin- en witgoedzaken          | 2,70     | 3,65                              | 5,55                                | 7,35     | 9,25     | 92%                      | pp per 100 m <sup>2</sup> bvo |
| Woonwarenhuis (zeer groot)      | n.v.t.   | n.v.t.                            | n.v.t.                              | 4,75     | 5,15     | 95%                      | pp per 100 m <sup>2</sup> bvo |
| Kringloopwinkel                 | n.v.t.   | n.v.t.                            | 1,15                                | 1,65     | 2,25     | 89%                      | pp per 100 m <sup>2</sup> bvo |
| Woonwarenhuis/woonwinkel        | 0,83     | 1,15                              | 1,55                                | 1,65     | 1,95     | 91%                      | pp per 100 m <sup>2</sup> bvo |
| Meubelboulevard/woonboulevard   | n.v.t.   | n.v.t.                            | 1,85                                | 2,25     | n.v.t.   | 93%                      | pp per 100 m <sup>2</sup> bvo |
| Winkelboulevard                 | n.v.t.   | n.v.t.                            | 3,45                                | 3,95     | n.v.t.   | 94%                      | pp per 100 m <sup>2</sup> bvo |
| Outletcentrum                   | n.v.t.   | n.v.t.                            | 8,8                                 | 9,60     | 10,40    | 94%                      | pp per 100 m <sup>2</sup> bvo |



|                                                                        |        |        |        |        |        |     |                               |
|------------------------------------------------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|-----|-------------------------------|
| Binnenstad of hoofdwinkelcentrum >175.000 inwoners                     | 2,7    | 3,6    | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | 99% | pp per 100 m <sup>2</sup> bvo |
| Stadsdeelcentrum                                                       | n.v.t. | n.v.t. | 5,2    | 6,3    | n.v.t. | 85% | pp per 100 m <sup>2</sup> bvo |
| Buurtwinkelcentrum en dorps(winkel)centrum                             | n.v.t. | n.v.t. | 3,1    | 3,70   | n.v.t. | 72% | pp per 100 m <sup>2</sup> bvo |
| Buurtsupermarkt                                                        | 1,43   | 1,9    | 2,7    | 3,40   | n.v.t. | 89% | pp per 100 m <sup>2</sup> bvo |
| Fullservice supermarkt (2)                                             | 1,95   | 3,3    | 4,3    | 5,15   | n.v.t. | 93% | pp per 100 m <sup>2</sup> bvo |
| Groothandel specialist (bijvoorbeeld levensmiddelen, kantoorartikelen) | n.v.t. | n.v.t. | 5,65   | 5,90   | n.v.t. | 80% | pp per 100 m <sup>2</sup> bvo |
| Grote supermarkt (XL)                                                  | 1,95   | 5,9    | 6,8    | 7,70   | n.v.t. | 84% | pp per 100 m <sup>2</sup> bvo |
| Groothandel algemeen                                                   | n.v.t. | n.v.t. | 6,4    | 6,40   | n.v.t. | 80% | pp per 100 m <sup>2</sup> bvo |
| Weekmarkt (3)                                                          | 0,15   | 0,2    | 0,2    | 0,20   | n.v.t. | 85% | pp per 100 m <sup>2</sup> bvo |

| cc                                                                                    | A      | B+ (met parkeerregulering) | B (zonder parkeerregulering) | C     | D     | Aandeel bezoekers | Eenheid                       |
|---------------------------------------------------------------------------------------|--------|----------------------------|------------------------------|-------|-------|-------------------|-------------------------------|
| Kantoren (zonder baliefunctie)                                                        | 0,83   | 1,15                       | 1,55                         | 1,65  | 2,55  | 5%                | pp per 100 m <sup>2</sup> bvo |
| Commerciële dienstverlening (kantoren met baliefunctie) (4)                           | 1,13   | 1,55                       | 1,85                         | 2,25  | 3,55  | 20%               | pp per 100 m <sup>2</sup> bvo |
| Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats) (5) | 0,98   | 1,35                       | 1,75                         | 2,15  | 2,35  | 5%                | pp per 100 m <sup>2</sup> bvo |
| Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf) (6)     | 0,45   | 0,65                       | 0,75                         | 0,95  | 1,05  | 5%                | pp per 100 m <sup>2</sup> bvo |
| Opslagruimte (particulier)                                                            | n.v.t. | n.v.t.                     | n.v.t.                       | 10,00 | 10,00 | nb                | per vestiging                 |

| Functie<br>Horeca en (verblijfs)recreatie | A      | B+ (met parkeerregulering) | B (zonder parkeerregulering) | C      | D    | Aandeel bezoekers | Eenheid            |
|-------------------------------------------|--------|----------------------------|------------------------------|--------|------|-------------------|--------------------|
| Bungalowpark (huisjescomplex)             | n.v.t. | n.v.t.                     | n.v.t.                       | 1,60   | 2,10 | 91%               | pp per bungalow    |
| Camping (kampeerterrein) (14)             | n.v.t. | n.v.t.                     | n.v.t.                       | n.v.t. | 1,20 | 90%               | pp per standplaats |
| 1* Hotel (15)                             | 0,3    | 0,4                        | 0,8                          | 2,30   | 4,50 | 77%               | pp per 10 kamers   |
| 2* Hotel (15)                             | 1,23   | 1,35                       | 2,15                         | 3,85   | 6,25 | 80%               | pp per 10 kamers   |
| 3* Hotel (15)                             | 1,5    | 2                          | 3,1                          | 4,70   | 6,80 | 77%               | pp per 10 kamers   |
| 4* Hotel (15)                             | 3      | 3,2                        | 4,9                          | 6,80   | 9,00 | 73%               | pp per 10 kamers   |



|                                                |      |     |      |       |        |     |                               |
|------------------------------------------------|------|-----|------|-------|--------|-----|-------------------------------|
| 5* Hotel (15)                                  | 3,75 | 5   | 7,6  | 10,10 | 12,60  | 65% | pp per 10 kamers              |
| Discotheek                                     | 4,58 | 6,1 | 12,3 | 18,40 | 20,80  | 99% | pp per 100 m <sup>2</sup> bvo |
| Café/bar/cafetaria (15)                        | 3    | 5   | 5    | 6,00  | n.v.t. | 90% | pp per 100 m <sup>2</sup> bvo |
| Restaurant (inclusief fastfoodrestaurant) (15) | 3,75 | 5   | 5    | 6,00  | 8,00   | 80% | pp per 100 m <sup>2</sup> bvo |
| Evenementenhal/beursgebouw/<br>congresgebouw   | 3,75 | 4   | 5,5  | 7,50  | n.v.t. | 99% | pp per 100 m <sup>2</sup> bvo |

| <b>Functie</b><br><b>Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen</b> | <b>A</b> | <b>B+ (met parkeerregulering)</b> | <b>B (zonder parkeerregulering)</b> | <b>C</b> | <b>D</b> | <b>Aandeel bezoekers</b> | <b>Eenheid</b>                    |
|---------------------------------------------------------------------|----------|-----------------------------------|-------------------------------------|----------|----------|--------------------------|-----------------------------------|
| Huisartsenpraktijk (-centrum)                                       | 1,50     | 2,05                              | 2,45                                | 2,95     | 3,25     | 57%                      | pp per behandelkamer              |
| Fysiotherapiepraktijk (-centrum)                                    | 0,90     | 1,25                              | 1,45                                | 1,75     | 1,95     | 57%                      | pp per behandelkamer              |
| Consultatiebureau                                                   | 0,90     | 1,25                              | 1,55                                | 1,85     | 2,15     | 50%                      | pp per behandelkamer              |
| Gezondheidscentrum                                                  | 1,13     | 1,55                              | 1,85                                | 2,15     | 2,45     | 55%                      | pp per behandelkamer              |
| Consultatiebureau voor ouderen                                      | 0,92     | 1,3                               | 1,6                                 | 1,90     | 2,20     | 38%                      | pp per behandelkamer              |
| Tandartsenpraktijk (-centrum)                                       | 1,13     | 1,55                              | 1,95                                | 2,35     | 2,65     | 47%                      | pp per behandelkamer              |
| Apotheek                                                            | 1,65     | 2,25                              | 2,75                                | 3,15     | n.v.t.   | 45%                      | pp per apotheek                   |
| Ziekenhuis                                                          | 1,05     | 1,4                               | 1,6                                 | 1,70     | 2,00     | 29%                      | pp per 100 m <sup>2</sup> bvo     |
| Crematorium                                                         | n.v.t.   | n.v.t.                            | n.v.t.                              | 30,10    | 30,10    | 99%                      | pp per gelijktijdige plechtigheid |
| Begraafplaats                                                       | n.v.t.   | n.v.t.                            | n.v.t.                              | 31,60    | 31,60    | 97%                      | pp per gelijktijdige plechtigheid |
| Penitentiare inrichting                                             | 1,20     | 1,65                              | 2,15                                | 3,25     | 3,65     | 37%                      | pp per 10 cellen                  |
| Religiegebouw                                                       | 0,15     | 0,15                              | 0,15                                | 0,15     | n.v.t.   | nb                       | pp per zitplaats                  |
| Verpleeg-/verzorgingstehuis (16)                                    | 0,45     | 0,6                               | 0,6                                 | 0,60     | n.v.t.   | 60%                      | pp per wooneenheid                |

| <b>Functie</b><br><b>Cultuur en ontspanning</b> | <b>A</b> | <b>B+ (met parkeerregulering)</b> | <b>B (zonder parkeerregulering)</b> | <b>C</b> | <b>D</b> | <b>Aandeel bezoekers</b> | <b>Eenheid</b>                |
|-------------------------------------------------|----------|-----------------------------------|-------------------------------------|----------|----------|--------------------------|-------------------------------|
| Bowlingcentrum                                  | 1,20     | 1,6                               | 2,2                                 | 2,80     | 2,80     | 89%                      | pp per baan                   |
| Biljart-/snookercentrum                         | 0,60     | 0,85                              | 1,05                                | 1,35     | 1,75     | 87%                      | pp per tafel                  |
| Fitnessstudio/sportschool                       | 1,05     | 1,4                               | 3,4                                 | 4,70     | 6,50     | 87%                      | pp per 100 m <sup>2</sup> bvo |
| Fitnesscentrum                                  | 1,28     | 1,7                               | 4,4                                 | 6,20     | 7,40     | 90%                      | pp per 100 m <sup>2</sup> bvo |
| Dansstudio                                      | 1,13     | 1,5                               | 3,8                                 | 5,40     | 7,40     | 93%                      | pp per 100 m <sup>2</sup> bvo |
| Golfbaan (18 holes) (7)                         | n.v.t.   | n.v.t.                            | n.v.t.                              | 95,60    | 118,30   | 98%                      | pp per 18 holes               |
| Golfoefencentrum (pitch and putt) (8)           | n.v.t.   | n.v.t.                            | n.v.t.                              | 50,70    | 56,20    | 93%                      | pp per centrum                |
| Sporthal                                        | 1,05     | 1,45                              | 2,05                                | 2,65     | 3,45     | 96%                      | pp per 100 m <sup>2</sup> bvo |



|                                                                |        |        |        |       |        |      |                                     |
|----------------------------------------------------------------|--------|--------|--------|-------|--------|------|-------------------------------------|
| Sportzaal (9)                                                  | 0,75   | 1,05   | 1,85   | 2,65  | 3,55   | 94%  | pp per 100 m <sup>2</sup><br>bvo    |
| Sportveld (10)                                                 | 11,25  | 20     | 20     | 20,00 | 20,00  | 95%  | pp per ha netto<br>terrein          |
| Stadion                                                        | 0,08   | 0,125  | 0,12   | 0,12  | n.v.t. | 99%  | pp per zitplaats                    |
| Kunstijsbaan (kleiner dan<br>400 meter)                        | 0,83   | 1,15   | 1,35   | 1,65  | 2,05   | 98%  | pp per 100 m <sup>2</sup><br>bvo    |
| Kunstijsbaan (400 meter)                                       | 1,65   | n.v.t. | 2,05   | 2,35  | 2,75   | 98%  | pp per 100 m <sup>2</sup><br>bvo    |
| Ski- en snowboardhal                                           | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | 2,35  | n.v.t. | 98%  | pp per 100 m <sup>2</sup><br>bvo    |
| Indoorspeeltuin (kinder-<br>speelhal), gemiddeld en<br>kleiner | 2,18   | 2,9    | 3,7    | 4,40  | 5,10   | 97%  | pp per 100 m <sup>2</sup><br>bvo    |
| Indoorspeeltuin (kinder-<br>speelhal), groot                   | 2,63   | 3,5    | 4,3    | 5,30  | 6,10   | 98%  | pp per 100 m <sup>2</sup><br>bvo    |
| Indoorspeeltuin (kinder-<br>speelhal), zeer groot              | 2,78   | 3,7    | 4,6    | 5,50  | 6,40   | 98%  | pp per 100 m <sup>2</sup><br>bvo    |
| Tennishal                                                      | 0,23   | 0,3    | 0,4    | 0,50  | 0,50   | 87%  | pp per 100 m <sup>2</sup><br>bvo    |
| Squashhal                                                      | 1,20   | 1,6    | 2,4    | 2,70  | 3,20   | 84%  | pp per 100 m <sup>2</sup><br>bvo    |
| Padelhal                                                       | 0,26   | 0,35   | 0,45   | 0,65  | 0,65   | 87%  | pp per 100 m <sup>2</sup><br>bvo    |
| Zwembad overdekt (11)                                          | 7,43   | n.v.t. | 10,7   | 11,50 | 13,30  | 97%  | pp per 100 m <sup>2</sup><br>bassin |
| Zwembad openlucht (11)                                         | 5,48   | n.v.t. | 10,1   | 12,90 | 15,80  | 99%  | pp per 100 m <sup>2</sup><br>bassin |
| Zwemparadijs (12)                                              | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | 4,00  | 4,00   | 99%  | pp per 100 m <sup>2</sup><br>bvo    |
| Wellnesscentrum (ther-<br>men, Kuurcentrum,<br>beautycentrum)  | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | 9,30  | 10,30  | 99%  | pp per 100 m <sup>2</sup><br>bvo    |
| Sauna, hammam                                                  | 1,88   | 2,5    | 4,6    | 6,60  | 7,30   | 99%  | pp per 100 m <sup>2</sup><br>bvo    |
| Bibliotheek                                                    | 0,38   | 0,45   | 0,75   | 1,05  | 1,35   | 97%  | pp per 100 m <sup>2</sup><br>bvo    |
| Museum                                                         | 0,38   | 0,4    | 0,6    | 0,95  | n.v.t. | 95%  | pp per 100 m <sup>2</sup><br>bvo    |
| Bioscoop (13)                                                  | 2,40   | 3,2    | 7,9    | 11,00 | 13,70  | 94%  | pp per 100 m <sup>2</sup><br>bvo    |
| Filmtheater/filmhuis                                           | 1,95   | 2,6    | 5,2    | 7,70  | 9,90   | 97%  | pp per 100 m <sup>2</sup><br>bvo    |
| Theater/schouwburg                                             | 5,48   | 7,3    | 7,9    | 9,80  | 12,00  | 87%  | pp per 100 m <sup>2</sup><br>bvo    |
| Musicaltheater                                                 | 2,18   | 2,9    | 3,4    | 3,90  | 5,10   | 86%  | pp per 100 m <sup>2</sup><br>bvo    |
| Casino                                                         | 4,28   | 5,7    | 6,1    | 6,50  | 8,00   | 86%  | pp per 100 m <sup>2</sup><br>bvo    |
| Volkstuin                                                      | 0,83   | n.v.t. | 1,25   | 1,35  | 1,45   | 100% | pp per 10 tuinen                    |
| Attractie- en pretpark                                         | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | 8,00  | 8,00   | 99%  | pp per ha netto<br>terrein          |
| Dierenpark                                                     | 4,50   | 8      | 8      | 8,00  | 8,00   | 99%  | pp per ha netto<br>terrein          |
| Jachthaven                                                     | 0,53   | 0,6    | 0,6    | 0,60  | 0,60   | n.b. | pp per ligplaats                    |



|                                  |        |        |        |        |       |     |                  |
|----------------------------------|--------|--------|--------|--------|-------|-----|------------------|
| Manege (paardenhouderij)         | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | 0,40  | 90% | pp per box       |
| Kinderboerderij (stadsboerderij) | 2,18   | 2,9    | 3,7    | 4,40   | 5,10  | 97% | pp per boerderij |
| Plantentuin (botanische tuin)    | n.v.t. | n.v.t. | 7,5    | 10,50  | 13,50 | 99% | pp per tuin      |

| Functie Onderwijs                           | A     | B+ (met parkeerregulering) | B (zonder parkeerregulering) | C     | D     | Aandeel bezoekers | Eenheid                       |
|---------------------------------------------|-------|----------------------------|------------------------------|-------|-------|-------------------|-------------------------------|
| Kinderdagverblijf (kdv) (crèche) (18)       | 0,68* | 0,9*                       | 1,1*                         | 1,2*  | 1,5*  | 0%                | pp per 100 m <sup>2</sup> bvo |
| Basisonderwijs (19)                         | 0,56* | 0,75*                      | 0,75*                        | 0,75* | 0,75* | 48%               | pp per lokaal                 |
| Middelbare school                           | 3,23  | 3,3                        | 4                            | 4,30  | 4,90  | 11%               | pp per 100 leerlingen         |
| ROC                                         | 3,90  | 4,2                        | 4,8                          | 5,20  | 5,90  | 7%                | pp per 100 leerlingen         |
| HBO                                         | 7,73  | 8,3                        | 8,9                          | 9,50  | 10,90 | 72%               | pp per 100 studenten          |
| Universiteit                                | 10,28 | 11,7                       | 13,5                         | 14,70 | 16,80 | 48%               | pp per 100 studenten          |
| Avondonderwijs of vrijetijds onderwijs (17) | 3,75  | 4                          | 5                            | 6,00  | 10,50 | 95%               | pp per 10 studenten           |

\*de parkeernorm voor kinderdagverblijf (kdv) en basisonderwijs is exclusief het halen en brengen van kinderen.

- Tuin- en groencentrum:** wanneer in de buitenruimte producten worden verkocht (verkoopruimte) dient deze ruimte te worden meegenomen bij de omvang van de functie.
- Fullservice-supermarkt:** vloeroppervlakte is meestal tussen de 1.000 en 2.000 m<sup>2</sup> vwo.
- Weekmarkt (bij klein wijk-, buurt- en dorpscentrum):** Van deze functie kunnen alleen globale parkeernormen gegeven worden. Bij het toepassen van deze cijfers moet een forse marge in acht worden genomen. 1 m1 kraam = 6 m<sup>2</sup> bvo (indien geen parkeren achter kraam dan + 1,0 pp per standhouder).
- Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie):** hier worden ook functies als een makelaar, hypotheekverstrekker, kapper of zonnepanelenstudie onder beschouwd.
- Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief:** bijvoorbeeld industrie, een garagebedrijf, een laboratorium of werkplaatsen. Bij deze bedrijven geldt globaal 1 arbeidsplaats per 25-35 m<sup>2</sup> bvo. De parkeernorm is exclusief het parkeren voor vrachtwagens en andere bedrijfsgerelateerde voertuigen.
- Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief:** bedrijven zoals een loods, opslag of transportbedrijf. Bij deze bedrijven geldt globaal 1 arbeidsplaats per 30-50 m<sup>2</sup> bvo. De parkeernorm is exclusief vrachtwagen parkeren.
- Golfbaan (18 holes):** een 18-holes golfbaan is gemiddeld 60 – 70 ha. groot.
- Golfoefencentrum (pitch and putt):** uitgaande van een omvang van circa 6 ha.
- Sportthal en sportzaal:** let op bij grotere aantallen bezoekers zijn de kencijfers te laag.
- Sportveld:** normen zijn exclusief kantine, kleedruimte, oefenveldje en toiletten. Van deze functie kunnen alleen globale normen worden opgenomen. Bij het toepassen van deze cijfers moet een forse marge in acht worden genomen.
- Zwembad overdekt & openlucht:** bij combinatie zwembad overdekt en openlucht berekenen via verhouding bassin overdekt en openlucht aan de hand van normen overdekt per 100 m<sup>2</sup> bassin en normen openlucht per 100 m<sup>2</sup> bassin.
- Zwemparadijs:** een zwemparadijs is vaak onderdeel van een andere voorziening, zoals een vakantiepark. Van deze functie kunnen alleen globale normen worden opgenomen. Bij het toepassen van deze cijfers moet een forse marge in acht worden genomen.
- Bioscoop:** 1 zitplaats is circa 3 m bvo. Bij bioscopen moet voor parkeren rekening worden gehouden met een eventuele overlap tussen twee voorstellingen (+ 40%). Gegeven kengetallen betreffen de drukste voorstelling op de drukste dag van de drukste maand.
- Camping:** exclusief 10% voor gasten van bezoekers.



- 15) **Hotel, café/bar/cafetaria en restaurant:** terrasruimte dient te worden meegenomen bij de omvang van de functie. De parkeerbehoefte van deze functie is namelijk in sterke mate afhankelijk van het aantal zitplaatsen en van het autogebruik van de bezoekers.
- 16) **Verpleeg- en verzorgingstehuis:** normen zijn inclusief parkeren voor personeel.
- 17) **Avondonderwijs of vrijetijdsonderwijs:** bezoekers zijn studenten en overig is personeel.
- 18) **Halen en brengen auto kinderdagverblijf:** de gemeente Almere hanteert een rekentool voor het berekenen van het aantal parkeerplaatsen voor het halen en brengen van de kinderen (de standaardwaarde van 80% kan worden gewijzigd als het autogebruik van de doelgroep lager blijkt te zijn):
  - Aantal groepen kinderdagverblijf x aantal kindplaatsen per groep (standaard 16 kinderen) x 0,28 (*turnover*<sup>11</sup>) x autogebruik ouders (standaard 80%). Bij alles standaard: 4 parkeerplaatsen per groep.
  - Aantal groepen buitenschoolse opvang x aantal kindplaatsen per groep (standaard 16 kinderen) x 0,28 (*turnover*) x autogebruik ouders (standaard 80%) x aandeel kinderen dubbel met basisschool op dezelfde locatie. Bij alles standaard: 4 parkeerplaatsen per groep.
- 19) **Halen en brengen auto basisonderwijs:** de gemeente Almere hanteert een rekentool voor het berekenen van het aantal parkeerplaatsen voor het halen en brengen van de kinderen (de standaardwaarde van 80% kan worden gewijzigd als het autogebruik van de doelgroep lager blijkt te zijn):
  - Aantal klassen onderbouw x aantal leerlingen per klas (standaard 23 leerlingen) x 0,38 (*turnover*) x autogebruik ouders (standaard 80%). Bij alles standaard: 7 parkeerplaatsen per klas.
  - Aantal klassen bovenbouw x aantal leerlingen per klas (standaard 23 leerlingen) x 0,21 (*turnover*) x autogebruik ouders (standaard 80%). Bij alles standaard: 4 parkeerplaatsen per klas.

11) 'Turnover' is een kengetal voor de reductiefactor bij parkeerduur. De percentages voor turnover bij kinderdagverblijven, buitenschoolse opvang en basisscholen (onderbouw en bovenbouw) in Almere worden gebaseerd op kentallen volgend uit landelijk onderzoek van het CROW.



## Bijlage C Lijst met parkeernormen fiets

De parkeernormen zijn gebaseerd op het gemiddelde van de bandbreedte in de nieuwste CROW-fietsparkeerkencijfers uit 2025.

In het A-gebied is het gemiddelde van de bandbreedte met 10% verhoogd. In het 'Mobiliteitsplan Hart van de Stad' voor het centrum is een reductie van 10% op de autoparkeerbehoefte door het inzetten op actieve mobiliteit opgenomen. Daarom worden de fietsparkeernormen voor het A-gebied met 10% verhoogd.

In B+/B gebieden gelden hogere parkeernormen dan in C gebieden. Voor het buitengebied zijn geen fietsparkeernormen gedefinieerd. Dit is altijd maatwerk. Indien CROW nieuwe fietsparkeerkencijfers publiceert, gelden deze kencijfers als basis voor de parkeernormen.

Functies met een verwijzing hebben onder de tabel een aanvullende toelichting staan. Bij eenheid staat de afkorting 'pp' voor een fietsparkeerplaats / stallingsplaats. De afkorting 'bvo' staat voor het bruto-vloeroppervlak. Het bruto-vloeroppervlak is het vloeroppervlak van de buitenomtrek van een ruimte of gebouw incl. gevels, bouwmuren, ramen etc. Inpandig gebouwde parkeervoorzieningen maken geen deel uit van het bvo. Voor winkels is het bruto-vloeroppervlak gemiddeld 1,25 maal het winkelvloeroppervlak. Zie NEN 2580 voor verdere informatie.

| Functie                                                                           | A      | B+/B   | C      | Aandeel bezoek | Eenheid                    |
|-----------------------------------------------------------------------------------|--------|--------|--------|----------------|----------------------------|
| Kantoor (zonder baliefunctie)                                                     | 1,87   | 1,15   | 1,05   | 5%             | per 100 m <sup>2</sup> bvo |
| Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)                            | 3,30   | 2,05   | 1,35   | 20%            | per 100 m <sup>2</sup> bvo |
| Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats) | 1,54   | 1,1    | 0,9    | 5%             | per 100 m <sup>2</sup> bvo |
| Bedrijf arbeidsextensief/bezoekers-extensief (loods, opslag, transport-bedrijf)   | 0,66   | 0,45   | 0,4    | 5%             | per 100 m <sup>2</sup> bvo |
| Opslagruimte (particulier)                                                        | n.v.t. | n.v.t. | 6      | n.b.           | per vestiging              |
| Buurtsupermarkt                                                                   | 4,07   | 2,65   | 2,05   | 89%            | per 100 m <sup>2</sup> bvo |
| Fullservice-supermarkt                                                            | 5,89   | 4,1    | 3,5    | 93%            | per 100 m <sup>2</sup> bvo |
| Grote supermarkt (XL)                                                             | 5,89   | 4,1    | 3,5    | 84%            | per 100 m <sup>2</sup> bvo |
| Groothandel specialist (bijvoorbeeld levensmiddelen, kantoorartikelen)            | n.v.t. | 1,65   | 1,4    | 80%            | per 100 m <sup>2</sup> bvo |
| Groothandel algemeen                                                              | n.v.t. | 1,65   | 1,4    | 80%            | per 100 m <sup>2</sup> bvo |
| Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum > 175.000 inwoners                        | 3,80   | n.v.t. | n.v.t. | 99%            | per 100 m <sup>2</sup> bvo |
| Buurt- en dorpscentrum                                                            | 3,69   | 3,6    | 3      | 72%            | per 100 m <sup>2</sup> bvo |
| Stadsdeelcentrum                                                                  | n.v.t. | 6,15   | 5,05   | 85%            | per 100 m <sup>2</sup> bvo |
| Weekmarkt (bij klein wijk-, buurt- en dorpscentrum)                               | 3,69   | 3,6    | 3      | 85%            | per 100 m <sup>2</sup> bvo |
| Kringloopwinkel                                                                   | n.v.t. | 2,45   | 1,6    | 89%            | per 100 m <sup>2</sup> bvo |
| Bruin- en witgoedzaken                                                            | 0,44   | 0,4    | 0,3    | 92%            | per 100 m <sup>2</sup> bvo |
| Woonwarenhuis/woonwinkel (overig)                                                 | 0,44   | 0,4    | 0,3    | 91%            | per 100 m <sup>2</sup> bvo |
| Woonwarenhuis (zeer groot)                                                        | n.v.t. | n.v.t. | 0,3    | 95%            | per 100 m <sup>2</sup> bvo |
| Meubelboulevard/woonboulevard                                                     | n.v.t. | 0,5    | 0,4    | 93%            | per 100 m <sup>2</sup> bvo |
| Winkelboulevard                                                                   | n.v.t. | 0,5    | 0,4    | 94%            | per 100 m <sup>2</sup> bvo |
| Outletcentrum                                                                     | n.v.t. | 0,5    | 0,4    | 94%            | per 100 m <sup>2</sup> bvo |
| Bouwmarkt                                                                         | n.v.t. | 0,45   | 0,35   | 87%            | per 100 m <sup>2</sup> bvo |
| Tuincentrum (inclusief buitenruimte)                                              | n.v.t. | 0,45   | 0,35   | 89%            | per 100 m <sup>2</sup> bvo |



|                                                        |        |        |        |      |                                                       |
|--------------------------------------------------------|--------|--------|--------|------|-------------------------------------------------------|
| Groencentrum (inclusief buitenruimte)                  | n.v.t. | 0,45   | 0,35   | 89%  | per 100 m <sup>2</sup> bvo                            |
| Bibliotheek                                            | 4,40   | 4      | 3,3    | 97%  | per 100 m <sup>2</sup> bvo                            |
| Museum                                                 | 1,87   | 1,25   | 0,85   | 95%  | per 100 m <sup>2</sup> bvo                            |
| Bioscoop                                               | 9,90   | 7,5    | 3,5    | 94%  | per 100 m <sup>2</sup> bvo                            |
| Filmtheater/filmhuis                                   | 9,90   | 7,5    | 3,5    | 97%  | per 100 m <sup>2</sup> bvo                            |
| Theater/schouwburg                                     | 28,60  | 20,5   | 17,5   | 87%  | per 100 m <sup>2</sup> bvo                            |
| Musicaltheater                                         | 28,60  | 20,5   | 17,5   | 86%  | per 100 m <sup>2</sup> bvo                            |
| Casino                                                 | 2,20   | 2      | 1,65   | 86%  | per 100 m <sup>2</sup> bvo                            |
| Bowlingcentrum                                         | 4,95   | 3,2    | 2,55   | 89%  | per bowlingbaan                                       |
| Biljart-/snookercentrum                                | 2,75   | 1,85   | 1,55   | 87%  | per tafel                                             |
| Dansstudio                                             | 6,44   | 3,7    | 3      | 93%  | per 100 m <sup>2</sup> bvo                            |
| Fitnessstudio/sportschool                              | 6,44   | 3,7    | 3      | 87%  | per 100 m <sup>2</sup> bvo                            |
| Fitnesscentrum                                         | 6,44   | 3,7    | 3      | 90%  | per 100 m <sup>2</sup> bvo                            |
| Wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)  | n.v.t. | n.v.t. | 4      | 99%  | per 100 m <sup>2</sup> bvo                            |
| Sauna, hammam                                          | 6,05   | 4      | 4      | 99%  | per 100 m <sup>2</sup> bvo                            |
| Sporthal                                               | 6,05   | 3,9    | 3      | 96%  | per 100 m <sup>2</sup> bvo                            |
| Sportzaal                                              | 7,37   | 3,9    | 2,7    | 94%  | per 100 m <sup>2</sup> bvo                            |
| Tennishal                                              | 0,88   | 0,55   | 0,5    | 87%  | per 100 m <sup>2</sup> bvo                            |
| Padelhal                                               | 1,71   | 1,15   | 0,95   | 87%  | per 100 m <sup>2</sup> bvo                            |
| Squashhal                                              | 5,61   | 3,4    | 3      | 84%  | per 100 m <sup>2</sup> bvo                            |
| Zwembad overdekt                                       | n.v.t. | 26     | 20     | 97%  | per 100 m <sup>2</sup> bassin                         |
| Zwembad openlucht                                      | n.v.t. | 34     | 28     | 99%  | per 100 m <sup>2</sup> bassin                         |
| Zwemparadijs                                           | n.v.t. | n.v.t. | 9,5    | 99%  | per 100 m <sup>2</sup> bassin                         |
| Sportveld                                              | 63,25  | 57,5   | 57,5   | 95%  | per hectare netto terrein                             |
| Stadion                                                | 0,22   | 0,2    | 0,2    | 99%  | per zitplaats                                         |
| Kunstijsbaan (< 400 meter)                             | 3,36   | 2,5    | 2,1    | 98%  | per 100 m <sup>2</sup> bvo                            |
| Kunstijsbaan (400 meter)                               | n.v.t. | 3,9    | 3,4    | 98%  | per 100 m <sup>2</sup> bvo                            |
| Ski-/snowboardhal                                      | n.v.t. | n.v.t. | 3,45   | 98%  | per 100 m <sup>2</sup> sneeuw (exclusief oefenpistes) |
| Jachthaven                                             | 0,17   | 0,15   | 0,15   | n.b. | per ligplaats                                         |
| Golfoefencentrum (pitch en putt)                       | n.v.t. | n.v.t. | 17,5   | 93%  | per centrum                                           |
| Golfbaan (18 holes)                                    | n.v.t. | n.v.t. | 17,5   | 98%  | per 18 holes, 60 ha.                                  |
| Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), gemiddeld en kleiner | 1,65   | 1,5    | 1      | 97%  | per 100 m <sup>2</sup> bvo                            |
| Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), groot                | 1,65   | 1,5    | 1      | 98%  | per 100 m <sup>2</sup> bvo                            |
| Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), zeer groot           | 1,65   | 1,5    | 1      | 98%  | per 100 m <sup>2</sup> bvo                            |
| Kinderboerderij (stadsboerderij)                       | 13,75  | 12,5   | 12,5   | 97%  | per gemiddelde boerderij                              |
| Manege (paardenhouderij)                               | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | 90%  | per box                                               |
| Dierenpark                                             | 11,83  | 10,75  | 10,75  | 99%  | per ha. netto terrein                                 |
| Attractie- en pretpark                                 | n.v.t. | n.v.t. | 10,75  | 99%  | per ha. netto terrein                                 |
| Volkstuin                                              | n.v.t. | 1,9    | 1,8    | 100% | per 10 tuinen                                         |
| Plantentuin (botanische tuin)                          | n.v.t. | 19,7   | 14,05  | 99%  | per gemiddelde tuin                                   |
| Camping (kampeerterrein)                               | n.v.t. | n.v.t. | n.v.t. | 90%  | per standplaats                                       |
| Bungalowpark (huisjescomplex)                          | n.v.t. | n.v.t. | 0,15   | 91%  | per bungalow                                          |



|                                              |        |        |      |      |                                             |
|----------------------------------------------|--------|--------|------|------|---------------------------------------------|
| 1* Hotel                                     | 2,20   | 2      | 2    | 77%  | per 10 kamers                               |
| 2* Hotel                                     | 2,20   | 2      | 2    | 80%  | per 10 kamers                               |
| 3* Hotel                                     | 2,20   | 2      | 2    | 77%  | per 10 kamers                               |
| 4* Hotel                                     | 2,20   | 2      | 2    | 73%  | per 10 kamers                               |
| 5* Hotel                                     | 2,20   | 2      | 2    | 65%  | per 10 kamers                               |
| Café/bar/cafetaria                           | 12,65  | 11,5   | 11,5 | 90%  | per 100 m² bvo                              |
| Restaurant                                   | 12,65  | 11,5   | 6,5  | 80%  | per 100 m² bvo                              |
| Discotheek                                   | 13,75  | 12,5   | 10   | 99%  | per 100 m² bvo                              |
| Evenementenhal/beursgebouw/<br>congresgebouw | 1,10   | 1      | 1    | 99%  | per 100 m² bvo                              |
| Huisartsenpraktijk (-centrum)                | 1,49   | 1,35   | 1,05 | 0%   | per behandelkamer                           |
| Apotheek                                     | 7,70   | 7      | 7    | 57%  | per apotheek                                |
| Fysiotherapiepraktijk (-centrum)             | 1,49   | 1,35   | 1,05 | 45%  | per behandelkamer                           |
| Consultatiebureau                            | 1,49   | 1,35   | 1,05 | 57%  | per behandelkamer                           |
| Consultatiebureau voor ouderen               | 1,49   | 1,35   | 1,05 | 50%  | per behandelkamer                           |
| Tandartsenpraktijk (-centrum)                | 2,97   | 2,7    | 2,4  | 38%  | per behandelkamer                           |
| Gezondheidscentrum                           | 1,49   | 1,35   | 1,05 | 47%  | per behandelkamer                           |
| Verpleegtehuis                               | 0,61   | 0,55   | 0,75 | 55%  | per wooneenheid                             |
| Ziekenhuis                                   | 1,21   | 1      | 0,95 | 60%  | per 100 m² bvo                              |
| Crematorium                                  | n.v.t. | n.v.t. | 6,5  | 29%  | per (deels) gelijktijdi-<br>ge plechtigheid |
| Begraafplaats                                | n.v.t. | n.v.t. | 6,5  | 99%  | per (deels) gelijktijdi-<br>ge plechtigheid |
| Penitentiaire inrichting                     | 0,50   | 0,45   | 0,45 | 97%  | per 10 cellen                               |
| Religiegebouw                                | 0,39   | 0,35   | 0,35 | 37%  | per zitplaats                               |
| Kinderdagverblijf (crèche)                   | 1,10   | 1      | 0,75 | n.b. | per 100 m² bvo                              |
| Basisschool                                  | 12,65  | 11,5   | 11,5 | 0%   | per leslokaal                               |
| Middelbare school                            | 88,00  | 80     | 80   | 90%  | per 100 leerlingen                          |
| ROC                                          | 52,80  | 48     | 48   | 90%  | per 100 leerlingen                          |
| Hogeschool                                   | 70,40  | 64     | 64   | 90%  | per 100 studenten                           |
| Universiteit                                 | 70,40  | 64     | 64   | 90%  | per 100 aanwezige<br>studenten              |
| Avondonderwijs                               | 4,13   | 3,75   | 3,75 | 90%  | per 10 studenten                            |



## Bijlage D Aanwezigheidspercentages

Dubbelgebruik wordt volgens de CROW-methode berekend aan de hand van aanwezigheidspercentages. Onderstaande aanwezigheidspercentages zijn dan ook afkomstig van CROW. Wanneer CROW haar aanwezigheidspercentages wijzigt, worden de meest actuele aanwezigheidspercentages overgenomen. Voor de functies waarvoor geen aanwezigheidspercentages zijn opgenomen, dient te worden aangesloten bij een passende alternatieve functie of dient een specifieke onderbouwing voor de gebruikte aanwezigheidspercentages te worden gegeven.

| Doelgroep                         | Werkdag-ochtend | Werkdag-middag | Werkdag-avond | Werkdag-nacht | Koopavond <sup>1</sup> | Vrijdag-middag | Vrijdag-avond | Zaterdagmiddag   | Zaterdag-avond   | Zondagmiddag     |
|-----------------------------------|-----------------|----------------|---------------|---------------|------------------------|----------------|---------------|------------------|------------------|------------------|
| Woningen bewoners                 | 60%             | 60%            | 90%           | 100%          | 80%                    | 70%            | 70%           | 75%              | 80%              | 75%              |
| Woningen bezoekers                | 40%             | 50%            | 75%           | 0%            | 70%                    | 60%            | 100%          | 100%             | 100%             | 90%              |
| Kantoor/bedrijven                 | 100%            | 100%           | 5%            | 0%            | 5%                     | 60%            | 0%            | 0%               | 0%               | 0%               |
| Commerciële dienstverlening       | 100%            | 100%           | 5%            | 0%            | 75%                    | 100%           | 5%            | 0% <sup>2)</sup> | 0%               | 0%               |
| Detailhandel                      | 30%             | 60%            | 10%           | 0%            | 75%                    | 60%            | 60%           | 100%             | 0% <sup>3)</sup> | 60%              |
| Grootschalige detailhandel        | 30%             | 60%            | 70%           | 0%            | 80%                    | 60%            | 70%           | 100%             | 0% <sup>3)</sup> | 0% <sup>4)</sup> |
| 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                   | 100%            | 100%           | 10%           | 0%            | 10%                    | 75%            | 0%            | 0%               | 0%               | 0%               |
| Verpleeghuis/ verzorgingstehuis   | 100%            | 100%           | 50%           | 25%           | 50%                    | 100%           | 50%           | 100%             | 100%             | 100%             |
| Ziekenhuis patiënten en bezoekers | 100%            | 100%           | 40%           | 5%            | 40%                    | 100%           | 40%           | 40%              | 40%              | 40%              |
| Ziekenhuis medewerkers            | 100%            | 100%           | 40%           | 10%           | 40%                    | 100%           | 40%           | 20%              | 20%              | 20%              |
| Restaurant <sup>5)</sup>          | 30%             | 40%            | 80%           | 0%            | 80%                    | 60%            | 90%           | 70%              | 100%             | 40%              |
| Dagonderwijs                      | 100%            | 100%           | 0%            | 0%            | 0%                     | 100%           | 0%            | 0%               | 0%               | 0%               |
| Avondonderwijs                    | 0%              | 0%             | 100%          | 0%            | 100%                   | 0%             | 100%          | 0%               | 0%               | 0%               |

1) Indien sprake van een traditionele koopavond

2) Indien op zaterdag open: 100%

3) Indien 's avonds open: 70%

4) Indien koopzondag: 100%

5) Hier is sprake van richtgetallen. Maatwerk is bij de verschillende typen restaurants noodzakelijk



## Bijlage E Richtlijnen kwaliteit stallingen fiets en scooter

Het gebruik van een stalling 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 (Bbl, 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 stalling 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 genoeg 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. Indien bij gezamenlijke fietsparkeervoorzieningen voor bewoners etagerekken worden toegepast, is het wenselijk om de plekken te nummeren en te koppelen aan een woning. Zo worden de gunstige plekken onderin eerlijk verdeeld. Hierbij is per woning tenminste één van de plekken onderin beschikbaar. Naast de etagerekken dient er ook ruimte te zijn voor fietsen met andere maten.

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.



## Bijlage F Parkeerprotocol parkeeronderzoeken

### Parkeeronderzoeken

Parkeeronderzoeken die worden uitgevoerd in verband met het benutten van openbare restparkeercapaciteit moeten een representatief beeld geven van de parkeerdruk in de omgeving van een plan. Voor het uitvoeren van parkeeronderzoeken moet altijd contact opgenomen worden met de gemeente. De gemeente geeft vervolgens akkoord op het parkeeronderzoek, dat als basis dient voor het benutten van restcapaciteit in de omgeving. Daarbij moet rekening worden gehouden met het volgende:

- Het onderzoek moet in een representatieve periode worden uitgevoerd (geen vakantie en/of feestdagen).
- Het onderzoek moet de parkeerdruk op maatgevende momenten in beeld brengen (op basis van de aanwezigheidspercentages). De te ontwikkelen functies én de functies binnen de loopafstand van het gebied zijn bepalend voor de maatgevende momenten. Voor een woonomgeving heeft de werkdagavond doorgaans de hoogste parkeerdruk, bij werklocaties is dat een werkdag overdag en bij winkelfuncties is dat meestal de vrijdag- of zaterdagmiddag. Als richtsnoer voor een meting kan worden aangehouden: werkdagavond 20:00-22:00 uur, werkdag tussen 10:00-16:00 uur en middag 13:00-16:00 uur. De aanwezigheidspercentages uit bijlage D kunnen worden gebruikt om de maatgevende momenten te bepalen.
- Het gebied waarin het onderzoek moet plaatsvinden, wordt bepaald op basis van de loopafstanden, zoals opgenomen in Tabel 7.1.
- Voor een compleet beeld moet er op meerdere maatgevende momenten (verschillende dagen en meerdere tijdstippen) worden gemeten. Het minimum aantal metingen is drie.
- Een parkeeronderzoek mag niet langer dan twee jaar geleden zijn uitgevoerd.

Parkeerdrukmetingen die de gemeente zelf heeft (binnen gereguleerd gebied), kunnen ter beschikking worden gesteld.



---

## **Bijlage G Projectenlijst overgangsregeling**

Onderstaande projecten komen in aanmerking voor de overgangsregeling, zoals aangemerkt onder paragraaf 2.3, ad 1:

1. Europakwartier Oost 1 (New Brooklyn);
2. Olympiakwartier Oost fase 1;
3. Nobelhorst fase 3 en 5 – bouwvelden 18, 26, 28 en 29;
4. Kustzone Haven;
5. Annapark;
6. Transformatiegebied Louis Armstrongweg.



## Bijlage H Begrippenlijst

|                                      | Toelichting                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|--------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Aanwezigheidspercentages             | Aan de hand van de aanwezigheidspercentages kan worden bepaald welk aandeel van de parkeerplaatsen op verschillende momenten door verschillende doelgroepen kan worden benut.                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Bruto-vloeroppervlakte (bvo)         | Het Bruto-vloeroppervlakte is het vloeroppervlak van de buitenomtrek van een ruimte of gebouw incl. gevels, bouwmuren, ramen etc. Inpandig gebouwde parkeervoorzieningen maken geen deel uit van het bvo. Zie NEN 2580 voor verdere informatie.                                                                                                                                                                                                                                 |
| CROW                                 | Nationaal kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur dat landelijke richtlijnen opstelt. Onder andere op het gebied van parkeernormering.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Deelvervoer/deelmobiliteit           | Deelvervoer, ook wel deelmobiliteit genoemd, is een vorm van mobiliteit waarbij voertuigen zoals auto's, fietsen, scooters of elektrische steps door meerdere gebruikers gedeeld worden. In plaats van eigendom van een voertuig, maakt men gebruik van een voertuig dat beschikbaar is voor kortdurend gebruik via een deelplatform. Dit systeem draagt bij aan efficiënter ruimtegebruik, vermindert de behoefte aan eigen parkeerplaatsen en stimuleert duurzame mobiliteit. |
| Dubbelgebruik                        | Het beoordelen of parkeerplaatsen door meer dan één doelgroep op verschillende momenten kunnen worden gebruikt. Bijvoorbeeld gebruik door kantoorbezoekers overdag en 's avonds door bewoners.                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Eigen terrein                        | De grond die de initiatiefnemer ter beschikking heeft of onherroepelijk zal gaan verkrijgen op de locatie of in de directe nabijheid (binnen de maximaal acceptabele loopafstand) van de ruimtelijke activiteit.                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Gebruiksoppervlakte (gbo)            | De totale vloeroppervlakte van een gebouw of een gedeelte daarvan die daadwerkelijk bruikbaar is voor het gebruiksdoel van het gebouw, gemeten volgens de norm NEN 2580. De gbo omvat alle binnenruimten die geschikt zijn voor gebruik, met uitzondering van constructieve elementen zoals dragende wanden, schachten en niet-toegankelijke ruimtes.                                                                                                                           |
| HOV-knooppunt                        | Een HOV-knooppunt (Hoogwaardig Openbaar Vervoer-knooppunt) is een locatie waar verschillende vormen van hoogwaardig openbaar vervoer samenkomen of een belangrijke verbinding bieden voor reizigers. Dit kan bijvoorbeeld een station zijn waar trein-, tram- en busdiensten elkaar kruisen, of een belangrijk OV-haltepunt dat wordt bediend door snelle en frequente vervoerslijnen zoals snelle bussen.                                                                      |
| Initiatiefnemer                      | De bouwer, ontwikkelaar en/of eigenaar van de grond of opstellen door wie of namens wie de aanvraag om een omgevingsvergunning voor een bouwontwikkeling is ingediend.                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| Maatgevend moment                    | Indien dubbelgebruik van parkeerplaatsen mogelijk is, het moment waarop de parkeerbehoefte het hoogst is, rekening houdend met de aanwezigheidspercentages.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Maatgevende parkeerbehoefte          | Het aantal parkeerplaatsen dat nodig is op het maatgevende moment binnen een bepaald gebied of voor een specifieke functie, rekening houdend met de aanwezigheidspercentages van de doelgroepen in het gebied.                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Normatieve parkeerbehoefte           | De van één of meerdere functies, op basis van de van toepassing verklaarde parkeernormen berekende parkeerbehoefte, waarbij nog geen rekening is gehouden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen.                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Ontwikkeling                         | Een ontwikkeling waarvoor een aanvraag om een omgevingsvergunning ingediend moet worden. Het kan gaan over het plaatsen, geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen, veranderen of vergroten van een gebouw.                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Openbare parkeerplaats               | Een parkeerplaats die zich in de openbare ruimte bevindt en voor een ieder vrij toegankelijk is.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Openbaar toegankelijke parkeerplaats | Een parkeerplaats die niet per definitie openbaar is, maar wel voor een ieder toegankelijk is.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |



|                        |                                                                                                                                                                                                                  |
|------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Parkeerbehoefte        | De vraag naar het aantal parkeerplaatsen dat een bepaalde functie met een bepaalde omvang heeft.                                                                                                                 |
| Parkeerdruk            | De parkeerdruk betreft de bezetting van de parkeerplaatsen afgezet tegen het totaal aantal beschikbare parkeerplaatsen.                                                                                          |
| Parkeereis             | Het aantal parkeerplaatsen dat conform de parkeerbehoefte, na de toets op dubbelgebruik, op het maatgevende moment en – in het geval van transformatie na salderen – in het plangebied gerealiseerd moet worden. |
| Parkeerkencijfers      | Op de praktijk gebaseerde cijfers, die door veel Nederlandse gemeenten als basis voor parkeernormering worden gehanteerd.                                                                                        |
| Parkeernormen          | Een parkeernorm is een getal dat van een specifieke ontwikkeling aangeeft hoeveel parkeerplaatsen benodigd zijn per 100 vierkante meter oppervlakte of per eenheid.                                              |
| Plangebied             | Gebied waarbinnen de ruimtelijke activiteit plaatsvindt.                                                                                                                                                         |
| Restcapaciteit         | Het aantal parkeerplaatsen dat op het maatgevende moment onbezet is. Er is sprake van restcapaciteit indien de parkeerdruk in het openbaar gebied voor straat parkeren onder de 90% is.                          |
| Ruimtelijke activiteit | Een ontwikkeling, zijnde nieuwbouw, transformatie en/of functiewijziging.                                                                                                                                        |
| Stedelijkheidsgraad    | De stedelijkheidsgraad wordt uitgedrukt in de 'omgevingsadressendichtheid', het aantal adressen per vierkante kilometer.                                                                                         |