

# Parkeernormen en -richtlijnen voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen

10 april 2017

# Projectgegevens

<b>Projectleider</b>	Kerim Iskender / Jan-Anne Waagmeester
<b>Afdeling</b>	Strategie / Ruimtelijke Ontwikkeling & Beleid
<b>Datum</b>	10 april 2017
<b>Behandeling</b>	
<b>Planstatus</b>	
<b>Projectnummer</b>	
<b>Opdrachtgever</b>	Jacqueline Agricola / Pieterneel Hol
<b>Identificatie</b>	

# Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>4</b>
1.1	Waarom parkeernormen?	4
1.2	Huidige situatie	4
1.3	Nieuwe parkeernormen voor de hele gemeente	4
1.4	Leeswijzer	5
<b>2</b>	<b>Parkeernormen</b>	<b>6</b>
2.1	Stedelijkheidsgraad	6
2.2	Gebiedsindeling	7
2.3	Parkeernormen wonen	7
2.4	Parkeernormen overige functies	8
<b>3</b>	<b>Toepassingskader</b>	<b>10</b>
3.1	Dubbelgebruik van parkeerplaatsen	10
3.2	Sloop/nieuwbouw of functiewijziging	10
3.3	Parkeerplaatsen op eigen terrein	11
3.4	Parkeren niet op eigen terrein	11
3.5	Meer dan de parkeernorm	11
3.6	Minder dan de parkeernorm	12
3.7	Acceptabele loopafstanden	13
3.8	Vastleggen oplossing	13
3.9	Overgangsregeling	13
<b>4</b>	<b>Fietsparkeernormen</b>	<b>14</b>
4.1	Waarom fietsparkeernormen?	14
4.2	Gebiedsindeling	14
4.3	Fietsparkeernormen	14
4.4	Toepassingskader	16
	<b>Bijlage 1: kaarten gebiedsindeling</b>	<b>17</b>

# 1 Inleiding

## 1.1 Waarom parkeernormen?

Parkeernormen zijn bedoeld om te garanderen dat bij nieuwe (bouw)projecten voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Door parkeernormen vast te leggen weten projectontwikkelaars waar zij aan toe zijn en voorkomen we dat nieuwe functies leiden tot parkeertekorten of parkeeroverlast in bestaande centrum- en woongebieden. In bestemmingsplannen dient naar deze nota te worden verwezen. Dat biedt de juridische basis om bij nieuwe of gewijzigde functies te toetsen of de parkeersituatie (nog) voldoet. Parkeernormen zijn echter niet toepasbaar voor bestaande situaties: alleen in het kader van een bestemmingsplan of de aanvraag van een (bouw)vergunning kan getoetst worden aan het vigerende parkeerbeleid.

Parkeernormen zijn uitsluitend van toepassing voor nieuwe situaties. Ze bieden dus géén oplossing voor parkeerproblemen bij bestaande functies, bijvoorbeeld als gevolg van intensivering van het gebruik (flexwerken) of een verandering binnen een bestaand gebouw die past binnen het bestemmingsplan. Alleen bij ontwikkelingen waarvoor een vergunning nodig, kan de gemeente toetsen op parkeernormen. In andere gevallen waarin de parkeerdruk in de omgeving te hoog wordt, kan de gemeente overgaan tot het reguleren van het parkeren (betaald parkeren of parkeren voor vergunninghouders).

De gemeenteraad heeft als uitgangspunt vastgesteld: *Parkeernormen geven enerzijds voldoende rechtszekerheid aan de inwoners van de gemeente, maar bieden anderzijds voldoende flexibiliteit om te kunnen aansluiten bij specifieke locatiemarkeringen of specifieke kenmerken van de te realiseren ontwikkeling.* Om dat te kunnen borgen, zijn niet alleen parkeernormen opgesteld, maar ook een toepassingskader (zie hoofdstuk 3). Daarin staan bijvoorbeeld regels in welke gevallen bijvoorbeeld een beroep gedaan kan worden op parkeerplaatsen buiten het plangebied en binnen welke loopafstanden deze moeten liggen. Hiermee wordt voorkomen dat bijvoorbeeld in voetgangersgebied geen nieuwe functies meer kunnen worden gerealiseerd omdat er op die locatie geen parkeerplaatsen gemaakt kunnen worden.

## 1.2 Huidige situatie

De voormalige gemeente Bussum heeft eerder parkeernormen in de nota 'Parkeernormen Bussum 2013' vastgelegd. In Naarden en Muiden zijn tot nu toe geen gemeentelijke parkeernormen vastgelegd, maar werd verwezen naar landelijke parkeerkencijfers van het CROW (landelijk kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur). Deze zijn vastgelegd in publicatie 317 van het CROW: "Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie" (Ede, 2012).

## 1.3 Nieuwe parkeernormen voor de hele gemeente

Er zijn drie belangrijke redenen waarom er behoefte is aan een nieuwe nota parkeernormen:

- De landelijke kencijfers zijn een goede basis voor gemeentelijke parkeernormering, maar deze kennen een grote bandbreedte. In deze nota wordt specifiek aangegeven welke normen de gemeente bij diverse ruimtelijke ontwikkelingen zal hanteren.
- Bovendien is het wenselijk om naast de normen zelf ook regels vast te stellen hoe in verschillende situaties wordt omgegaan met de normen (het 'toepassingskader', zie hoofdstuk 3).
- Nu de gemeenten Bussum, Naarden en Muiden samen één gemeente zijn geworden, moeten de parkeernormen en de toepassingsregels bovendien beter op elkaar afgestemd worden.

Deze nieuwe nota met parkeernormen en –richtlijnen is onderdeel van een breder pakket aan beleidsnota's om het parkeerbeleid in de gemeente te harmoniseren (zie figuur op volgende pagina).



#### 1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt aangegeven welke parkeernormen in de gemeente Gooise Meren zullen worden toegepast. Hoofdstuk 3 geeft vervolgens het toepassingskader. De normen en het toepassingskader voor het parkeren van fietsen zijn tenslotte in hoofdstuk 4 beschreven.

## 2 Parkeernormen

Bij het formuleren van de parkeernormen is het belangrijk dat deze recht doen aan de plaatselijke situatie. Dit betekent dat binnen de gemeente Gooise Meren verschillende parkeernormen kunnen gelden, afhankelijk van de locatie van de functie.

De gemeente Gooise Meren kiest voor de meest recente parkeerkencijfers van CROW (publicatie 317), als basis voor de gemeentelijke parkeernormering. Deze parkeerkencijfers zijn gebaseerd op de 'standaard' piekbehoefte (drukste moment van de week). Bij evenementen en andere uitzonderlijke piekmomenten (enkele keren per jaar) kan een hogere parkeerbehoefte ontstaan en moet worden uitgeweken naar parkeercapaciteit in de omgeving. Het is immers niet efficiënt om parkeerplaatsen te maken die slechts enkele malen per jaar worden gebruikt.

De hoogte van de parkeernorm is onder andere afhankelijk van de stedelijkheid en het autobezit. In dit hoofdstuk worden de gemaakte keuzes toegelicht.

### 2.1 Stedelijkheidsgraad

Bij de parkeerkencijfers van het CROW wordt onderscheid gemaakt naar 'stedelijkheidsgraad': naarmate een gemeente stedelijker is, kunnen lagere parkeernormen worden toegepast<sup>1</sup>.

De stedelijkheidsgraad is door het CBS (<http://statline.cbs.nl>) gedefinieerd op basis van de 'omgevingsadressendichtheid' (het gemiddeld aantal andere adressen dat binnen een cirkel van één kilometer rondom elk adres te vinden is). Volgens deze definitie is Bussum sterk stedelijk, Naarden matig stedelijk en Muiden niet stedelijk. De 'omgevingsadressendichtheid' alléén zegt echter niet alles over de stedelijkheid van een gemeente. Daarvoor moet ook gekeken worden naar:

- de aanwezigheid en de omvang van voorzieningen in de nabijheid;
- de beschikbaarheid en de kwaliteit van openbaar vervoer;
- het gemiddeld autobezit.

Als de gemeente Gooise Meren wordt vergeleken met andere gemeenten, komt de kwalificatie 'matig stedelijk' het beste overeen met het voorzieningenniveau, de bereikbaarheid per openbaar vervoer en autobezit in de gemeente. Dit sluit bovendien aan bij het parkeerbeleid van de voormalige gemeenten Naarden en Bussum.

Als uitgegaan wordt van 'matig stedelijk gebied' is het voor Naarden en Bussum reëel om de gemiddelde CROW-parkeerkencijfers als uitgangspunt te hanteren voor de gemeentelijke parkeernormen. Voor Muiden ligt het echter voor de hand om met hogere parkeernormen te werken, vanwege de minder goede bereikbaarheid per openbaar vervoer, en de beperkte centrumfunctie (zie volgende paragraaf).

In Gooise Meren wordt ervoor gekozen om de *gemiddelde* CROW-parkeerkencijfers voor *matig stedelijke gebieden* als uitgangspunt te hanteren voor Naarden en Bussum. Voor Muiden zijn hogere parkeernormen gerechtvaardigd (zie ook paragraaf 2.2).

<sup>1</sup> Een lage parkeernorm wil zeggen dat bij een nieuwe functie per (oppervlakte)eenheid een laag aantal parkeerplaatsen nodig is. Hoe hoger de parkeernorm, hoe meer parkeerplaatsen nodig zijn per (oppervlakte)eenheid.

## 2.2 Gebiedsindeling

Het CROW maakt onderscheid in vier verschillende zones:

- centrum;
- schil centrum;
- rest bebouwde kom;
- buitengebied.

In het centrum zijn de parkeerkencijfers van het CROW het laagst en naarmate men verder van het centrum komt, worden de parkeerkencijfers hoger. Daarvoor zijn twee belangrijke redenen:

- het centrumgebied is vanwege zijn (centrale) ligging en voorzieningen beter bereikbaar met andere vormen van vervoer dan de auto;
- in veel centra is sprake van gereguleerd parkeren (zoals betaald parkeren) waardoor het aantrekkelijker wordt om niet met de auto, maar bijvoorbeeld met de fiets naar het centrum te komen.

Bij de gebiedsindeling in de gemeente Gooise Meren sluiten we daarom aan bij de vorm van parkeerregulering die geldt. Zoals in paragraaf 2.1 is aangegeven, wordt uitgegaan van de CROW-parkeerkencijfers voor matig stedelijk gebied, maar zijn in Muiden iets hogere parkeernormen gewenst. Daarom wordt in de vesting van Muiden niet uitgegaan van de (lagere) normen voor 'centrum', maar voor die voor 'schil' en in de woonwijken van Muiden met vergunninghoudersparkeren wordt niet uitgegaan van 'schil', maar van 'rest bebouwde kom'. Zie hiervoor ook de volgende tabel en de kaarten in bijlage 1.

Zone	Omschrijving zone (zie ook kaarten bijlage 1)	Toe te passen CROW-parkeerkencijfers (gemiddelde parkeerkencijfers 'matig stedelijk')
A	centrum Bussum (betaald parkeren)	'centrum'
B	- schil rond centrum Bussum (gereguleerd parkeren) - stationsgebied Naarden (gereguleerd parkeren) - vesting Muiden (betaald/gereguleerd parkeren)	'schil centrum'
C	rest bebouwde kom	'rest bebouwde kom'
D	gebied buiten bebouwde kom	'buitengebied'

Tabel 2.1: Gebiedsindeling parkeernormen

De begrenzing van het centrum van Bussum is gelijk aan het gebied waarbinnen men parkeervergunningen kan kopen die geldig zijn op de betaalde parkeerplaatsen in het centrum. Voor de schil zijn ook parkeervergunningen te koop, maar deze zijn alleen geldig op vergunning-parkeerplaatsen.

- ➔ Als in de toekomst de grenzen van gebieden met betaald parkeren of vergunninghoudersparkeren wijzigingen, worden ook de grenzen van de hiervoor genoemde zones (A en B) dienovereenkomstig aangepast.

De gebiedsindeling in Gooise Meren is gerelateerd aan de mate van verstedelijking en aan de mate en vorm van parkeerregulering: bij gereguleerd parkeren zijn lagere parkeernormen mogelijk dan bij ongereguleerd parkeren.

## 2.3 Parkeernormen wonen

Het CROW relateert parkeerkencijfers voor woningen aan de prijsklasse en het type woningen. Daarmee ontstaat een grote verscheidenheid aan woningtypen, waarbij het soms lastig is om (bij nieuwbouw en functieverandering) in een vroeg stadium te bepalen welk type van toepassing is in een specifieke situatie.

In Gooise Meren is er daarom voor gekozen om de verscheidenheid aan woningen die CROW hanteert te vereenvoudigen en te relateren aan het type woning en het bruto vloeroppervlak achter de voordeur ( $\text{m}^2$  bvo).<sup>2</sup> Ook het onderscheid tussen koop of huur wordt niet gehanteerd aangezien dit verschil nauwelijks relevant is voor de parkeerbehoefte als de woninggrootte wordt meegerekend.

wonen	centrum Bussum	schil Bussum, stationsgebied Naarden, vesting Muiden	rest bebouwde kom	buiten- gebied	eenheid	aandeel bezoekers
grondgebonden woning (> 80 $\text{m}^2$ bvo)	1,5	1,6	1,8	2,0	per woning	0,3 pp
flat/appartement (> 80 $\text{m}^2$ bvo)	1,4	1,5	1,7	1,9	per woning	0,3 pp
sociale huurwoning of woning $\leq$ 80 $\text{m}^2$ bvo	1,3	1,4	1,6	1,8	per woning	0,3 pp
studio (eenkamerappartement) $\leq$ 60 $\text{m}^2$ bvo,	0,9	1,0	1,1	1,2	per woning	0,3 pp
aanleunwoning, zorgwoning	0,9	1,0	1,1	1,2	per woning	0,3 pp
kamerverhuur, zelfstandig	0,5	0,6	0,7	0,8	per kamer	0,2 pp
kamerverhuur, studenten, niet zelfstandig	0,3	0,3	0,4	0,4	per kamer	0,2 pp

Tabel 2.2: Parkeernormen wonen

De woningoppervlakte betreft het totale bruto vloeroppervlak (BVO) van de woning achter de voordeur, gemeten volgens de meetmethoden van NEN2580. Gemeenschappelijke ruimten bij meergezinswoningen blijven dus buiten beschouwing. De NEN-norm beschouwt ook de 'parkeerruimte' als onderdeel van de BVO. In afwijking hiervan wordt deze ruimte niet gezien als oppervlak van de woning achter de voordeur en telt deze dus niet mee.

In de regel worden aanleunwoningen gebouwd tegen of in de nabijheid van een verzorgingshuis. Deze woningen zijn bedoeld voor ouderen die nog redelijk mobiel zijn en geen grote gezondheidsproblemen hebben. De bewoners profiteren van de diensten van het verzorgingscentrum, terwijl ze toch redelijk zelfstandig kunnen wonen. Dit type woningen is kleiner dan 100  $\text{m}^2$  bvo en komt (o.a.) onder de volgende benamingen voor: aanleunwoningen, appartementen met zorg binnen handbereik, ouderenwoning, serviceflat, woonzorgcomplex en zelfstandige seniorenwoning.

Bij kamerverhuur wordt onderscheid gemaakt naar reguliere kamerverhuur (vaak kleiner dan 35  $\text{m}^2$  bvo) waarbij in de kamer alle voorzieningen, zoals keuken, toilet en douche zijn opgenomen en kamerverhuur aan studenten waarbij sprake is van onzelfstandige wooneenheden met kamerbewoning waarbij gebruikers de gemeenschappelijke voorzieningen delen.

Alle parkeernormen zijn opgebouwd uit een gebruikersdeel en een bezoekersdeel. In de tabellen waarin de parkeernormen voor de verschillende functies zijn opgenomen, is naast de volledige parkeernorm tevens het aandeel daarvan dat bedoeld is voor bezoekers inzichtelijk gemaakt. Dit aandeel is relevant als parkeervoorzieningen bij een functie voornamelijk op eigen terrein worden gerealiseerd en niet openbaar toegankelijk zijn.

## 2.4 Parkeernormen overige functies

Voor de parkeernormen van de overige functies worden gemiddelde CROW-parkeerkencijfers toegepast voor matig stedelijk gebied. Voor de belangrijkste functies zijn deze samengevat in de volgende tabel. Voor niet in dit overzicht genoemde functies verwijzen wij naar CROW-publicatie 317, "Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie"<sup>3</sup>, matig stedelijk gebied, waarbij het gemiddelde van het genoemde minimale en maximale kencijfer dient te worden gehanteerd.

<sup>2</sup> In een vroeg stadium is bij nieuwbouw- en functieverandering de oppervlakte al bekend. Over de maat 'bvo' (oppervlakte achter de voordeur, gemeten conform de meetmethoden van NEN2580) bestaat, in tegenstelling tot bijvoorbeeld de maat 'gebruiksoppervlakte' (gbo) geen onduidelijkheid in de planfase.

<sup>3</sup> <http://www.crow.nl/publicaties/kencijfers-parkeren-en-verkeersgeneratie>



Functie (werken en voorzieningen)	centrum Bussum	schil Bussum, stationsgebied Naarden, vesting Muiden	rest bebouwde kom	buitengebied	eenheid	aandeel bezoekers
kantoor zonder baliefunctie	1,55	1,95	2,05	2,55	100 m² bvo	5%
kantoor met baliefunctie	2,05	2,35	2,85	3,55	100 m² bvo	20%
bedrijfsverzamelgebouw	1,25	1,55	1,85	1,95	100 m² bvo	5%
detailhandel <sup>4</sup>	3,5	4,0	4,5	4,5	100 m² bvo	90%
sporthal	1,55	2,15	2,85	3,45	100 m² bvo	96%
theater/schouwburg	7,4	8,0	9,8	12,0	100 m² bvo	87%
filmhuis	2,6	5,3	7,9	9,9	100 m² bvo	97%
museum	0,6	0,8	1,1	1,1	100 m² bvo	95%
bibliotheek	0,45	0,75	1,15	1,35	100 m² bvo	97%
café, bar, cafetaria	5,0	5,0	6,0	6,0	100 m² bvo	90%
restaurant	9,0	9,0	13,0	13,0	100 m² bvo	80%
huisartsenpraktijk	2,05	2,45	2,95	3,25	behandelkamer	57%
tandartsenpraktijk	1,55	1,95	2,35	2,65	behandelkamer	47%
religiegebouw	0,15	0,15	0,15	0,15	zitplaats	99%
crèche/kinderdagverblijf	1,0	1,2	1,4	1,5	100 m² bvo	0%
basisschool (exclusief halen/brengen)	0,75	0,75	0,75	0,75	leslokaal	0%
middelbare school	3,7	4,5	4,9	4,9	100 leerl.	11%

Tabel 2.3: Parkeernormen werken en voorzieningen

<sup>4</sup> Voor bijzondere typen winkels zoals supermarkten en grootschalige detailhandel kunnen afwijkende parkeernormen worden voorgeschreven (maatwerk, conform CROW-publicatie 317)

## 3 Toepassingskader

### 3.1 Dubbelgebruik van parkeerplaatsen

Met behulp van de parkeernormen wordt de parkeerbehoefte van een ontwikkeling berekend. Aan de hand van de soort, de omvang en de parkeernorm(en) van deze ontwikkeling wordt een benodigd aantal parkeerplaatsen berekend. Indien binnen de ontwikkeling verschillende functies worden gerealiseerd, is het mogelijk rekening te houden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen, bijvoorbeeld overdag door werkers en 's avonds door bewoners. Voorwaarde is wel dat de aanvrager in het bouwplan vastlegt dat de voor dubbelgebruik meegerekende parkeercapaciteit door alle gebruikers van het bouwplan gebruikt kan worden. Dat betekent dat exclusief voor functies gereserveerde parkeerplaatsen daarvan geen deel uitmaken. Dubbelgebruik wordt berekend volgens de methodiek van CROW-publicatie 317. Om de mogelijkheden voor dubbelgebruik te bepalen worden de aanwezigheidspercentages gehanteerd, die in tabel 3.1 zijn vermeld.

functie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop- avond	werkdag nacht	zaterdag- middag	zaterdag- avond	zondag- middag
woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	0%	0%
supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	0%
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
sportfunctie buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
bioscoop/theater/podium	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
museum	20%	45%	0%	0%	0%	100%	0%	0%
cultureel centrum	10%	40%	100%	100%	0%	60%	90%	25%
bibliotheek	30%	70%	100%	70%	0%	75%	0%	0%
horeca	30%	40%	90%	95%	0%	70%	100%	50%
sociaal medisch	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
verpleeghuis/serviceflat	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
ziekenhuis patiënten/bezoekers	60%	100%	60%	60%	5%	60%	60%	60%
ziekenhuis medewerkers	75%	100%	40%	40%	25%	40%	40%	40%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%
crèche/kinderdagverblijf	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%

Tabel 3.1: Aanwezigheidspercentages

### 3.2 Sloop/nieuwbouw of functiewijziging

Bij de berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen wordt rekening gehouden met de parkeervraag van de bestaande situatie. Dit betekent dat in het geval van sloop/nieuwbouw of functiewijziging eerst de parkeerbehoefte van bestaande (te vervallen) functies wordt bepaald met behulp van de parkeernormen en -indien van toepassing- aanwezigheidspercentages uit deze nota. Deze parkeerbehoefte mag vervolgens worden afgetrokken van de parkeerbehoefte in de nieuwe situatie. Dit geldt echter alléén als het gebouw de laatste vijf jaar nog legaal gebruikt is. Als een gebouw of terrein meer dan vijf jaar ongebruikt is, moet de parkeerbehoefte van de bestaande functie op nihil worden gesteld.

### 3.3 Parkeerplaatsen op eigen terrein

Parkeerplaatsen op eigen terrein worden door de gemeente Gooise Meren getoetst op maatvoering en toegankelijkheid. Parkeerplaatsen die te krap bemeten zijn of niet goed in- en/of uitgereden kunnen worden, tellen niet mee bij de beoordeling van de parkeersituatie.

Garages bij woningen worden in de praktijk vaak niet gebruikt voor het stallen van een auto, maar als bergruimte. Daarom wordt een parkeerplaats in een parkeergarage bij een woning alleen meegeteld als er vóór de garage een opstelplaats is van ten minste 5 m lengte.

In beginsel moeten parkeerplaatsen ieder afzonderlijk bereikbaar zijn. Dus twee parkeerplaatsen die achter elkaar liggen, tellen slechts als één parkeerplaats mee. Alleen bij woningen telt de tweede parkeerplaats nog voor de helft mee (dus twee parkeerplaatsen achter elkaar tellen samen als 1,5 parkeerplaatsen). Deze regels zijn samengevat in de volgende tabel.

parkeervoorziening	berekeningsaantal
garage(box) met oprit van minimaal 5 m	1 pp
garage(box) zonder oprit van minimaal 5 m	0 pp
lange oprit (minimaal 11 m)	1,5 pp
korte oprit (minimaal 5 m)	1 pp

Tabel 3.1: Berekeningsaantal parkeervoorzieningen bij woningen

### 3.4 Parkeren niet op eigen terrein

Bij nieuwbouw of functiewijziging is uitgangspunt dat het parkeren op eigen terrein moet worden opgelost. Dit betekent dat het parkeren op eigen terrein, of binnen de planontwikkeling van een gebied, moet plaatsvinden. Er zijn redenen denkbaar dat het onmogelijk of onwenselijk is om parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. Dit is bijvoorbeeld het geval als:

- de ontwikkeling is gelegen in een voetgangersgebied of in de vestingen van Muiden en Naarden;
- het fysiek onmogelijk is om parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren, bijvoorbeeld bij bestaande panden of bij rijtjeswoningen;
- het financieel niet haalbaar is om een parkeervoorziening op eigen terrein te realiseren.

In deze gevallen bekijkt de gemeente Gooise Meren of het mogelijk is de benodigde extra parkeerplaatsen op acceptabele loopafstand (zie paragraaf 3.7) in de openbare ruimte te realiseren. De gemeente kan dan zorgdragen voor de realisatie van de parkeerplaatsen in de openbare ruimte, maar de kosten hiervan komen echter voor rekening van de ontwikkelende partij. (Onder strikte voorwaarden kan soms ook gebruikgemaakt worden van al bestaande parkeercapaciteit in de openbare ruimte, zie hiervoor paragraaf 3.6).

### 3.5 Meer dan de parkeernorm

De parkeernormen die in deze nota zijn opgenomen zijn minimum normen. Dat betekent dat het in beginsel toegestaan is om méér parkeerplaatsen te realiseren. Het aanleggen van een overschot aan parkeerplaatsen kan echter wel tot gevolg hebben dat het bouwplan op andere gronden wordt afgewezen, bijvoorbeeld omdat de grotere verkeersaantrekkende werking leidt tot problemen op het gebied van verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid of verkeersmilieu (geluidhinder, luchtkwaliteit).

### 3.6 Minder dan de parkeernorm

Er zijn situaties denkbaar waarbij de initiatiefnemer het aantal parkeerplaatsen conform de parkeernorm niet kan of wil realiseren. Hieraan kan medewerking worden verleend als voldaan wordt aan één van de volgende voorwaarden:

#### 1. Elders aanwezige parkeerruimte binnen acceptabele loopafstand

Er wordt aangetoond dat op andere wijze binnen acceptabele loopafstand (zie paragraaf 3.7) rond de ontwikkeling in de benodigde parkeerruimte (conform de normen) wordt voorzien, bijvoorbeeld in een openbare of particuliere parkeergarage<sup>5</sup>. Aangetoond moet worden dat deze alternatieve parkeerruimte daadwerkelijk beschikbaar is op tijden dat die nodig zijn voor de parkeervraag van de ontwikkeling.

Tevens kan voor vervangende parkeerruimte beroep worden gedaan op de openbare ruimte als na onafhankelijk onderzoek blijkt dat daarmee de parkeerdruk in de directe omgeving op het maatgevende moment in de week onder de 85% zal blijven. De kosten van het onderzoek komen voor rekening van de vergunning-aanvrager. Het onderzoeksgebied hangt samen met de maximale loopafstand, zoals beschreven in paragraaf 3.7 en dient met de gemeente afgestemd te worden. Als het mogelijk en noodzakelijk is om nieuwe parkeerplaatsen in de openbare ruimte te realiseren, gebeurt dit op kosten van de aanvrager.

#### 2. Beperkte uitbreiding

Wanneer bij verbouwplannen het verschil tussen parkeerbehoefte van de oude functie en de nieuwe functie voor de totale ontwikkeling kleiner is dan drie parkeerplaatsen, verleent de gemeente in principe vrijstelling van de parkeereis. Dit geldt bijvoorbeeld voor een beperkte uitbreiding van vloeroppervlak van een winkel. Ook als de rekenkundige waarde van de parkeereis van een project minder dan 1,5 bedraagt, kan op basis van de door initiatiefnemer aan te dragen argumenten vrijstelling worden verleend van de parkeereis. Deze vrijstellingen gelden echter niet voor ontwikkelingen met de functie 'wonen'.

#### 3. Woningen boven winkels in gebieden met gereguleerd parkeren

De gemeente bevordert de ontwikkeling van wonen boven winkels om daarmee de levendigheid in winkelgebied te bevorderen. Hierbij kan worden ingezet op een doelgroep die als binnenstadsbewoner niet of slechts sporadisch in het bezit is van een auto. Daarom kan bij verbouw van bestaande panden tot woningen waarbij de toevoeging van het bruto vloeroppervlak minder is dan 15%, een vrijstelling van de parkeereis worden gegeven (zonder maximum en zonder financiële vergoeding). Dit kan echter alleen in gebieden waar het parkeren gereguleerd is, waarbij vastgelegd wordt dat de bewoners van de betreffende woningen geen recht krijgen op een parkeervergunning.

#### 4. Bijzondere situaties

De Gemeente kan bij bestuurlijk besluit in bijzondere gebieden of situaties afwijken van de geldende normen op basis van de bereikbaarheid en/of de ruimtelijke situatie. Een en ander dient gemotiveerd en vastgelegd te worden in een afzonderlijk collegebesluit. Voorbeelden van situaties waarbij dit kan gelden zijn:

- ontwikkelingen in de directe nabijheid van hoogwaardige OV knooppunten;
- integrale gebiedsontwikkelingen waarbij door schaalvoordelen meer dubbelgebruik van parkeerplaatsen mogelijk is (vast te leggen in een samenwerkingsovereenkomst);
- als sprake is van een verplaatsing van een functie en aangetoond kan worden dat op de huidige locatie (mits vergelijkbaar) een lager aantal parkeerplaatsen in de praktijk volstaat.
- ontwikkelingen waarbij specifieke maatregelen worden getroffen op mobiliteitsgebied: er dient dan door de initiatiefnemer aangetoond te worden dat de gebruikers van het te bouwen object (blijvend) een lagere parkeerbehoefte hebben dan is berekend op basis van de parkeernormen. Hiervoor is een vervoerplan vereist met concrete en realistische maatregelen om het autoverkeer te beperken.

<sup>5</sup> Het kan hierbij ook gaan om nog te realiseren parkeergelegenheid, waarvoor aan de initiatiefnemer een financiële bijdrage wordt gevraagd. Dit is echter alleen mogelijk als de gemeente daadwerkelijk de benodigde parkeercapaciteit in de omgeving van het bouwplan kan realiseren. Kortom: er moeten concrete plannen zijn voor uitbreiding van parkeerplaatsen.

## 5. Bijzondere, nieuwe functies

In sommige sectoren gaan de ontwikkelingen snel. Er ontstaan steeds nieuwe bedrijfs- en winkelformules die bijvoorbeeld inspelen op de mogelijkheden die het internet biedt. Reguliere detailhandel wordt bijvoorbeeld vervangen door online-winkels met soms een vaste locatie waar de goederen desgewenst kunnen worden getoond of opgehaald. Bedrijven bieden hun diensten aan via apps, het delen van goederen wordt steeds eenvoudiger etc. Daar horen nieuwe bedrijfsformules bij en mogelijk ook andere parkeerbehoefte. De huidige parkeernormen zijn gebaseerd op de 'standaard' functies. Op het moment dat zich andersoortige functies voordoen, kunnen de standaard parkeernormen daarvoor niet passend zijn. Er wordt in dit soort gevallen maatwerk geleverd: op basis van ervaringen elders en een businessplan van de betreffende onderneming wordt een parkeernorm op maat vastgesteld.

## 3.7 Acceptabele loopafstanden

Bovenstaande normen gelden in combinatie met een maximale loopafstand om te voorkomen dat parkeerders een bepaalde voorziening niet gebruiken. De loopafstand is de werkelijke afstand (dus niet hemelsbreed) van de bestemming tot de parkeerplaats. Bewoners en werknemers moeten bereid zijn om deze maximale afstand dagelijks af te leggen. De van toepassing zijnde afstanden voor wonen en overige functies zijn :

- wonen tot 150 meter tot bestemming;
- werken tot 500 meter tot bestemming;
- bezoekers (van woningen, winkels en voorzieningen) tot 200 meter tot bestemming.

In centrumgebieden (vooral in Bussum en in de vestingen van Muiden en Naarden) fungeren verschillende winkels en voorzieningen vaak in combinatie met elkaar: men komt niet specifiek naar één winkel, maar naar het centrumgebied, waar men verschillende winkels en horeca in één bezoek combineert. Bij dergelijke functies kan voor de maximale loopafstand een ruimere straal worden genomen: het gaat erom dat de afstand tussen de voorzieningen en het centrumgebied *als geheel* (dus tot de randen van het centrum) niet te groot zijn.

## 3.8 Vastleggen oplossing

Wanneer duidelijk is waar de gebruikers van de ontwikkeling, na realisatie van het bouwplan exact hun auto kunnen parkeren, is het van belang dat de afspraken daarover goed worden vastgelegd zodat de bouwende partij aan de voorgestelde parkeeroplossing kan worden gehouden.

In de vast te leggen afspraken wordt minimaal het volgende op papier gezet:

- welke ontwikkeling het betreft;
- een berekening van de normatieve parkeerbehoefte;
- de parkeereis, met eventueel een toelichting wanneer deze lager is dan de normatieve behoefte;
- (indien van toepassing:) uitsplitsing naar aantallen parkeerplaatsen voor bewoners, bezoekers en werknemers;
- de wijze waarop aan de parkeereis zal worden voldaan;
- mogelijke consequenties voor de eindgebruiker (bijvoorbeeld beperking recht op een parkeervergunning op de openbare weg).

## 3.9 Overgangsregeling

Ruimtelijke activiteiten, waarvoor een vergunning wordt aangevraagd voordat de beleidsregels in deze nota in werking zijn getreden, worden getoetst aan het toetsingskader dat op het moment van ontvangst van de aanvraag geldt. Voor zover parkeernormen reeds vastliggen in bestemmingsplannen, stedenbouwkundige masterplannen of andere door de raad vastgestelde regelingen, blijven deze van kracht.

## 4 Fietsparkeernormen

### 4.1 Waarom fietsparkeernormen?

Een steeds belangrijker wordend aspect bij het realiseren van een bereikbare en aantrekkelijke woon-, werk- en verblijfslocatie is de aandacht voor voldoende fietsparkeervoorzieningen. Een fietsparkeernorm zorgt ervoor dat er passende maatregelen getroffen worden voor de fietser bij ruimtelijke ontwikkelingen. De aantrekkelijkheid van een reis per fiets wordt mede bepaald door de beschikbaarheid en kwaliteit van de fietsparkeervoorziening bij herkomst en bestemming. De fietsparkeernorm draagt daarmee bij aan het stimuleren van het fietsgebruik. Daarnaast levert een fietsparkeernorm een positieve bijdrage aan het verminderen van de druk op de openbare ruimte. De gemeente Gooise Meren heeft daarom fietsparkeernormen bepaald op basis van kencijfers van CROW en gehanteerde fietsparkeernormen in andere gemeenten. De fietsparkeernorm is een minimumnorm die bepaalt hoeveel fietsparkeerplaatsen of ruimte voor het stallen van fietsen minimaal gerealiseerd moeten worden (meer fietsparkeerplaatsen realiseren mag altijd). Belangrijk aspect hierbij is dat de fietsparkeervoorzieningen aansluiten op de gebruikers en het type fiets (denk aan voldoende ruimte voor bakfietsen, beveiligde ruimte voor elektrische fietsen etc.). Dit betekent dat niet in alle gevallen voor elke fiets ook daadwerkelijk een fietsenrek of markering dient te worden aangelegd. Het realiseren van voldoende en voor de fietser openbaar toegankelijke ruimte (zonder fysieke rekken) wordt hiermee gehonoreerd. Hierdoor wordt de druk op de (vaak beperkte) openbare ruimte tot een beperkt.

### 4.2 Gebiedsindeling

Voor de gebiedsindeling van de fietsparkeernormen is de indeling gebruikt die CROW hanteert in de Leidraad Fietsparkeren (publicatie 291, 2010) en Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie (publicatie 317, 2012). Er wordt onderscheid gemaakt in drie gebieden, namelijk 'centrum', 'schil centrum' en 'rest bebouwde kom'. Deze gebiedsindeling is gelijk aan de zones zoals omschreven in paragraaf 2.2. Op deze wijze wordt een uniform beleid verkregen en is de indeling voor iedereen helder:

Zone (zie bijlage)	Te hanteren kencijfer fietsparkeren
A	Centrum
B	Schil centrum
C	Rest bebouwde kom
D	N.v.t. (geen fietsparkeernorm)

Tabel 4.1: Gebiedsindeling fietsparkeren

Voor het autoparkeren wordt ook het gebied buiten de bebouwde kom (zone D) aangewezen (zie paragraaf 2.2). Omdat hiervoor geen fietsparkeerkencijfers beschikbaar zijn en omdat de noodzaak voor het realiseren van voldoende fietsparkeervoorzieningen minder urgent is, geldt voor het buitengebied geen fietsparkeernorm.

### 4.3 Fietsparkeernormen

In de Leidraad Fietsparkeren (publicatie 291) en Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie (CROW publicatie 317) wordt voor verschillende functies zowel een kencijfer als een spreiding (bandbreedte) weergegeven. In gemeenten waar het gebruik van de fiets laag is wordt de minimum van de bandbreedte gehanteerd en in gemeenten waar het gebruik van de fiets hoog is het maximum. Immers: hoe hoger het gebruik van de fiets is, hoe meer fietsparkeervoorzieningen nodig zijn. Het fietsgebruik in Naarden, Bussum en Muiden is ten opzichte van de rest van Nederland 'gemiddeld', conform onderzoek van het CROW Fietsberaad. Daarom wordt voor Gooise Meren uitgegaan van het

gemiddelde kencijfer voor fietsparkeren dat door CROW wordt gehanteerd. Dit gemiddelde kencijfer wordt dus gehanteerd als minimum norm voor Gooise Meren.

In het Bouwbesluit, dat per 1 april 2012 in werking is getreden, is al een bepaling opgenomen over bergruimte voor fietsen bij nieuwbouwwoningen. Een dergelijk besluit gaat altijd voor gemeentelijk beleid. De gemeente Gooise Meren kan dus geen fietsparkeernorm voor nieuwbouwwoningen opleggen. Voor de volledigheid is de bepaling uit het Bouwbesluit, dat ten tijde van het schrijven van dit document van toepassing is, hieronder weergegeven. Voor het bepalen van de norm voor fietsparkeren bij woningen is de meest recente versie van het Bouwbesluit van toepassing.

*Normen conform Rijksbouwbesluit Artikel 4.31. Aanwezigheid, bereikbaarheid en afmetingen*

1. Een woonfunctie heeft als nevenfunctie een niet gemeenschappelijke afsluitbare bergruimte met een vloeroppervlakte van ten minste 5 m<sup>2</sup> bij een breedte van ten minste 1,8 m en een hoogte daarboven van ten minste 2,3 m.
2. In afwijking van het eerste lid kan bij een woonfunctie met een gebruiksoppervlakte van niet meer dan 50 m<sup>2</sup> de bergruimte gemeenschappelijk zijn indien de vloeroppervlakte van de bergruimte ten minste 1,5 m<sup>2</sup> per woonfunctie bedraagt.
3. Een bergruimte als bedoeld in dit artikel is vanaf de openbare weg rechtstreeks bereikbaar via het aansluitende terrein of een gemeenschappelijke verkeersruimte.

In tabel 4.2 staan de fietsparkeernormen voor de meest voorkomende functies weergegeven. Voor sommige functies is bij het bepalen van de fietsparkeervraag door CROW onderscheid gemaakt tussen de verschillende gebieden (centrum, schil centrum, rest bebouwde kom). Voor andere functies is dit onderscheid niet gemaakt omdat onderliggende studies hiervoor ontbreken. Bij het bepalen van de fietsparkeernormen is zo veel als mogelijk rekening gehouden met reeds bestaande kencijfers en onderzoek.

	Zone A	Zone B	Zone C	Eenheid	Opmerking
<b>Functie (werken en voorzieningen)</b>					
kantoor	1,7	1,2	1,2	100 m <sup>2</sup> bvo	
kantoor met baliefunctie					minimaal 10 plekken
- personeelsdeel	1,7	1,2	1,2	100 m <sup>2</sup> bvo	
- bezoekersdeel	5,0	5,0	5,0	balie	
detailhandel <sup>6</sup>	2,7	2,7	2,7	100 m <sup>2</sup> bvo	
sporthal	2,5	2,5	2,5	100 m <sup>2</sup> bvo	
theater/schouwburg	24,0	21,0	18,0	100 zitplaatsen	
filmhuis	7,8	4,3	1,4	100 m <sup>2</sup> bvo	
museum	0,9	0,9	0,9	100 m <sup>2</sup> bvo	
bibliotheek	3,0	3,0	3,0	100 m <sup>2</sup> bvo	
café, bar	18,0	15,0	15,0	100 m <sup>2</sup> bvo	
cafetaria	10,0	10,0	10,0	cafetaria	
restaurant	18,0	15,0	15,0	100 m <sup>2</sup> bvo	
restaurant (luxe)	4,0	4,0	4,0	100 m <sup>2</sup> bvo	
gezondheidscentrum	1,7	1,7	1,7	100 m <sup>2</sup> bvo	
religiegebouw	40,0	40,0	40,0	100 zitplaatsen	
crèche/kinderdagverblijf	2,0	2,0	2,0	100 m <sup>2</sup> bvo	ruimte voor 3 bakfietsen/locatie
basisschool (exclusief halen/brengen)	4,7	4,7	4,7	10 leerlingen	incl. 0,4 plaatsen voor personeel
middelbare school	14,6	14,5	14,4	leslokaal	op OV locaties-lager: maatwerk

Tabel 4.2: Fietsparkeernormen gemeente Gooise Meren

<sup>6</sup> Voor bijzondere typen winkels zoals supermarkten en grootschalige detailhandel kunnen afwijkende fietsparkeernormen worden voorgeschreven (conform CROW-publicatie 317)

Voor een aantal functies is geen norm bepaald maar zal per ontwikkeling door de ontwikkelaar bepaald worden hoeveel fietsparkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden. Dit is afhankelijk van de specifieke locatie, de functie en de doelgroep. De ontwikkelaar dient een onderbouwing van de te verwachten fietsparkeervraag in te dienen.

#### 4.4 Toepassingskader

De fietsparkeernorm wordt gebruikt om het aantal te realiseren fietsparkeerplaatsen te berekenen bij nieuwe ontwikkelingen, de fietsparkeereis.<sup>7</sup> Hiervoor wordt de omvang van de functie vermenigvuldigd met de fietsparkeernorm. De fietsparkeerplaatsen dienen op openbaar toegankelijk eigen terrein gerealiseerd te worden, met uitzondering van fietsparkeerplaatsen voor personeel.

##### *Dubbelgebruik van fietsparkeerplaatsen*

Net als bij de autoparkeernormen, mag rekening gehouden worden met dubbelgebruik van de fietsparkeerplaatsen als binnen de ontwikkeling verschillende functies worden gerealiseerd onder de voorwaarde dat de fietsparkeerplaatsen redelijkerwijs door alle gebruikers van het bouwplan gebruikt kunnen worden (qua openbaarheid en ligging). De aanwezigheidspercentages zoals die in tabel 3.1 zijn vermeld, kunnen ook gebruikt worden voor het vaststellen van dubbelgebruik van fietsparkeerplaatsen.

##### *Sloop/nieuwbouw of functiewijziging*

Bij functiewijzigingen van bestaande gebouwen moet rekening worden gehouden met beperkte mogelijkheden om aanvullende voorzieningen te eisen. Bij functiewijziging van gebouwen wordt de fietsparkeerbehoefte van de meest recente legale functie ("rechtens verkregen niveau") daarom afgetrokken van de fietsparkeerbehoefte van de nieuwe functie. Alleen het verschil aan fietsparkeerplaatsen moet dus worden gerealiseerd. Bij sloop/nieuwbouw worden maatwerkafspraken gemaakt. Daarbij wordt het rechtens verkregen niveau van het te slopen gebouw als uitgangspunt meegenomen. Een eventueel surplus aan fietsparkeerplaatsen hoeft niet te worden opgeheven.

##### *Fietsparkeerplaatsen niet op eigen terrein*

Het te realiseren aantal fietsparkeerplaatsen kan op een andere locatie worden gerealiseerd indien sprake is van een ontwikkellocatie waar het ruimtelijk of financieel onmogelijk is om geheel of gedeeltelijk aan de fietsparkeereis te voldoen. De fietsparkeervraag kan dan op acceptabele loopafstand van de ontwikkeling (zie paragraaf 3.7) en in openbaar toegankelijk gebied alsnog worden gerealiseerd. Bij afwijking van het realiseren van fietsparkeervoorzieningen op eigen terrein wordt als eis gesteld dat geen hinder voor voetgangers en voertuigen wordt gecreëerd en dat de fietsparkeervoorzieningen logisch worden ingericht voor de gebruiker.

##### *Minder fietsparkeerplaatsen dan volgens fietsparkeernorm*

In de volgende gevallen kan worden afgeweken van de fietsparkeernorm:

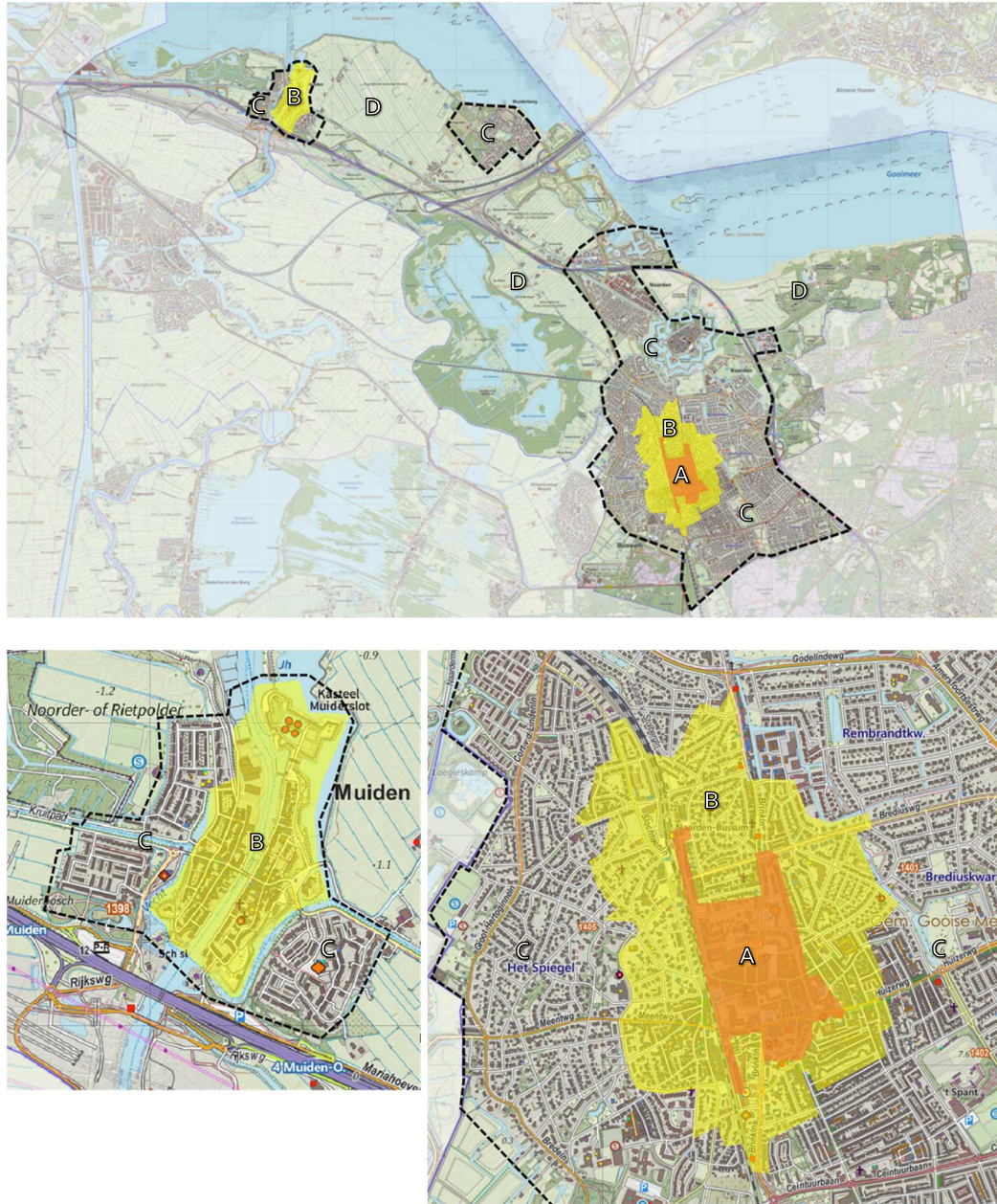
- Er wordt aangetoond dat op andere wijze binnen acceptabel loopafstand rond de ontwikkeling in de benodigde fietsparkeerruimte wordt voorzien (zie ook hiervoor en paragraaf 3.7).
- Voor ontwikkelingen die onder de drempelwaarde van 5,0 fietsparkeerplaatsen vallen, geldt in zone A een fietsparkeernorm van 0 (met uitzondering van woningbouwontwikkelingen). Bij die ontwikkelingen wordt het realiseren van fietsparkeerplaatsen dus niet geëist. De drempelwaarde geldt voor de optelsom van alle functies die onderdeel uitmaken van de ontwikkeling. Deze drempelwaarde is ingesteld omdat de verwachte fietsparkeervraag in deze zone kan worden opgevangen in het openbaar gebied.
- Afwijking van de fietsparkeereis is tevens mogelijk als andere belangen zwaarder wegen of als sprake is van tegenstrijdige eisen (brandweer, milieu etc.). Dit zal in de praktijk vooral het geval zijn in de vestingen van Muiden en Naarden.

Van belang is dat bij afwijkingen de noodzaak en de verschillende effecten zorgvuldig worden afgewogen.

7 Om juridische werking te krijgen moeten de fietsparkeernormen (m.u.v. de norm voor woningen) worden verankerd in een bestemmingsplan of in een omgevingsvergunning (bij afwijking van het bestemmingsplan).



# Bijlage 1: kaarten gebiedsindeling



*Figuur B1.1: Gebiedsindeling parkeernormen Gooise Meren (situatie november 2016)*

NB: Deze kaarten zijn een momentopname, aangezien de gebiedsindeling voor parkeernormen is gekoppeld aan de met betaald parkeren of vergunninghoudersparkeren. Op het moment dat de parkeerregulering wijzigt, wordt ook de begrenzing van de zones op de kaarten dienovereenkomstig aangepast.