

Nota Parkeernormen 2020

Gemeente Almere



Datum:

20 oktober 2020

INHOUD

1. Beleidskader nota parkeernormen	3
1.1. WAAROM EEN NOTA PARKEERNORMEN?	3
1.2. RELATIE MOBILITEITSVISIE, PARKEERVISIE EN NOTA PARKEERNORMEN	4
1.3. REIKWIJDTE VAN DE NOTA PARKEERNORMEN	5
1.4. BELANGRIJKSTE WIJZIGINGEN IN BELEID	6
1.5. OVERGANGSREGELING	6
2. Het toepassingskader	7
2.1. TOTSTANDKOMING VAN DE PARKEERNORMEN	7
2.2. BEPALING PARKEEREIS	10
2.3. AFWIJKEN VAN DE EIS	12
2.4. AFKOOPREGELING	14
2.5. BORGING AFSPRAKEN	15
3. Autoparkeren	16
3.1. PARKEREN OP EIGEN TERREIN	16
3.2. MAXIMALE LOOPAFSTANDEN	16
3.3. BEZOEKERS PARKEREN	16
3.4. GRONDGEBONDEN WONINGEN MET GARAGES EN/OF OPRITTEN	17
3.5. ELEKTRISCH PARKEREN	17
3.6. PARKEREN VOOR MINDERVALIDEN	18
3.7. AFMETINGEN AUTOPARKEERPLAATS	18
3.8. GROOT ONDERHOUD WOONWIJKEN	18
4. Fietsparkeren	19
4.1. TOEPASSINGSKADER	19
4.2. DEFINITIE FIETSPARKEERPLAATS	19
4.3. FIETSPARKEERNORMEN	20
Bijlage 1 Begrippenlijst	21
Bijlage 2 Ontwerpeisen voor stallingen fiets en scooter	22
Bijlage 3 Gebiedsindeling & auto- en fietsparkeernormen Almere	24
Bijlage 4 Toelichting onderzoek parkeernormering	35
Bijlage 5 Benchmark normen zone A in vergelijking tot andere steden	40

1. Beleidskader nota parkeernormen

1.1. Waarom een nota parkeernormen?

Voor 1 juli 2018 lag de basis voor het kunnen stellen van een parkeereis (zie paragraaf 2.1) in de Woningwet (artikel 7) en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (artikel 2.10) en de Bouwverordening (artikel 2.5.30).

In de Bouwverordening stonden stedenbouwkundige bepalingen, waaronder regels over het realiseren van voldoende parkeerplaatsen:

Indien de omvang of de bestemming van een gebouw daartoe aanleiding geeft, moet ten behoeve van het parkeren of stallen van auto's in voldoende mate ruimte zijn aangebracht in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort. Deze ruimte mag niet overbemeten zijn, gelet op het gebruik of de bewoning van het gebouw, waarbij rekening moet worden gehouden met de eventuele bereikbaarheid per openbaar vervoer.

Deze bepaling bood de grondslag voor het kunnen afdwingen van voldoende parkeerplaatsen bij de aanvraag omgevingsvergunning. Per 1 juli 2018 zijn deze stedenbouwkundige bepalingen uit de gemeentelijke bouwverordening van rechtswege komen te vervallen. Om te voorkomen dat er geen grondslag meer is voor het stellen van een parkeereis bij ruimtelijke ontwikkelingen, heeft de wetgever de mogelijkheid gecreëerd om normen in bestemmingsplannen op te nemen, danwel in het bestemmingsplan te verwijzen naar (parkeer)beleid (artikel 3.1.2, tweede lid, onder a van het Besluit ruimtelijke ordening). Almere heeft in eerste instantie gekozen voor het opnemen van normen in bestemmingsplannen, maar heeft gekozen om voor de toekomst de dynamische verwijzing uit het Besluit ruimtelijke ordening toe te passen. Dit betekent dat er voor het gehele grondgebied van de gemeente Almere een bestemmingsplan voor het facet 'parkeren' zal gelden (een zogeheten paraplubestemmingsplan), waarin bij de regels wordt verwezen naar beleidsregels met normen. Deze Nota Parkeernormen betreft de verzameling van de beleidsregels waarnaar het bestemmingsplan Parapluperziening parkeren verwijst. Op deze manier is de grondslag voor het kunnen stellen van een parkeereis bij omgevingsvergunningen verzekerd.

De Nota Parkeernormen zal vanwege de doorwerking vanuit het paraplubestemmingsplan gaan gelden voor een ieder. Iedere aanvraag omgevingsvergunning zal (mede) getoetst gaan worden aan het paraplubestemmingsplan en daarmee aan de Nota Parkeernormen. Om te voorkomen dat er voor kleine ontwikkelingen waarbij de parkeerdruk niet of nauwelijks toeneemt, zijn er in deze nota uitzonderingen en afwijkingsmogelijkheden opgenomen (zie paragraaf 2.3).

De nota is voor bijvoorbeeld een bewoner die een dakkapel op zijn huis realiseert of voor een interne verbouwing van een kantoorpand wel van toepassing, maar doordat er geen significante toename van parkeerdruk te verwachten is, zal er geen parkeereis gesteld worden.

Door te kiezen voor een Nota Parkeernormen en deze middels een paraplubestemmingsplan van toepassing te verklaren voor alle bestemmingsplannen in Almere, wordt geborgd dat in heel Almere met dezelfde parkeernormen wordt gewerkt. En is het mogelijk om bij een wijziging van het beleid, het beleid direct door te voeren via het paraplubestemmingsplan.

Wijziging van deze nota binnen de vastgestelde beleidsuitgangspunten is een bevoegdheid van het college.

Wanneer de nota wijzigt, bijvoorbeeld door nieuw landelijk beleid of door gewijzigde mobiliteitsontwikkelingen, wordt de omgeving door middel van participatie hierbij betrokken. De wijze van participatie (o.a. consulteren, informeren) wordt bepaald door de mate van wijziging van de nota.

1.2. Relatie Mobiliteitsvisie, Parkeervisie en Nota Parkeernormen

De Omgevingsvisie van de gemeente Almere is de kapstok voor al het ruimtelijke beleid dat in de gemeente tot stand komt. In de Omgevingsvisie is de Mobiliteitsvisie aangekondigd als verdere uitwerking van de mobiliteitsambities die in de Omgevingsvisie op hoofdlijnen staan genoemd. De Mobiliteitsvisie is september 2020 vastgesteld.

Binnen de Mobiliteitsvisie wordt voor meerdere vervoerswijzen de doelstellingen voor de komende jaren geformuleerd, waaronder doelstellingen voor het verbeteren van de bereikbaarheid. Een belangrijk deel van de bereikbaarheid van voorzieningen en woningen wordt bepaald door de mogelijkheden om te parkeren. Daar waar sprake is van een hoge parkeerdruk (een hoog aantal auto's in relatie tot het aantal aanwezige parkeerplaatsen), is het voor de gemeente belangrijk om te bekijken hoe daar mee omgegaan kan worden. Denk hierbij aan het realiseren van meer parkeerplaatsen, handhaven op het gebruik van parkeergelegenheid op eigen terrein of het invoeren van parkeerregulering. Welke strategie het beste past bij de parkeerproblematiek in een woonwijk, wordt in een integrale Parkeervisie uiteengezet. De verwachting is dat in de eerste helft van 2021 de Parkeervisie kan worden vastgesteld.

Idealiter wordt pas na de Parkeervisie een Nota Parkeernormen vastgesteld. Het verhogen, verlagen of afwijken van parkeernormen kan namelijk een oplossing zijn voor een bestaand parkeerprobleem in de stad. Gezien de wettelijke aanleiding voor het vaststellen van de Nota Parkeernormen, zoals uiteengezet in de voorgaande paragraaf, is er echter onvoldoende tijd om het proces Mobiliteitsvisie → Parkeervisie → nota Parkeernormen geheel volgtijdelijk te doorlopen. Onderhavige Nota Parkeernormen is naar voren gehaald om de periode tot de vaststelling van de Parkeervisie en de daaruit voortvloeiende (wijziging van) parkeernormen te kunnen overbruggen. De Nota Parkeernormen 2020 is een tussenoplossing voor de periode tot de vaststelling van de parkeervisie. Als de parkeervisie klaar is, zal ook een nieuw voorstel komen voor de parkeernormen en deze nota herzien worden.

Bij voorkeur zou de Nota Parkeernormen 2020 als tussenoplossing geen nieuw beleid bevatten en uitsluitend voorzien in het overnemen van de parkeernormen uit de geldende bestemmingsplannen. De Nota Parkeernormen 2020 zou op deze manier maximaal ruimte bieden om eerst de parkeervisie op te stellen en op basis van de parkeervisie wijzigingen in de parkeernormen voorstellen.

In de voorbereiding van deze Nota Parkeernormen waren op basis van onderzoek (zie bijlage 4) vraagvolgende concept-normen geformuleerd. Anticiperend op het vaststellen van de concept-normen, is bij gebiedsontwikkelingen alvast met de concept-normen gerekend. Het terugkeren naar de normen uit de bestemmingsplannen zou niet zonder (nadelige) gevolgen voor de gebiedsontwikkelingen kunnen plaatsvinden. Er is voor de periode tot de vaststelling van de parkeervisie besloten om de gebiedsontwikkelingen door te laten gaan met de

concept-normen (en deze concept-normen vast te stellen). In deze Nota Parkeernormen is daarom een tweedeling te zien: er wordt onderscheid gemaakt tussen gebieden waar de normen uit de concept-nota (versie mei 2020, zoals besproken tijdens de politieke markt van 30 juni 2020) gelden en gebieden waar de normen uit de geldende bestemmingsplannen worden overgenomen. De algemene regels voor de toepassing, berekening en afwijking van de normen zijn voor alle gebieden van toepassing.

1.3. Reikwijdte van de Nota Parkeernormen

Gebiedsontwikkeling

De parkeernormen worden toegepast zodra een aanvraag omgevingsvergunning voor het bouwen (of het wijzigen van het gebruik) van vastgoed wordt getoetst aan het bestemmingsplan. Ontwikkelingen waarvoor een dergelijke omgevingsvergunning niet nodig is, zullen niet met de Nota Parkeernormen te maken hebben. De Nota Parkeernormen heeft dan ook grote relevantie voor gebieden waar veel ontwikkeld wordt, zoals gebieden waarvoor een grondexploitatie actief is (Poort, Nobelhorst, Kustzone Haven, Floriade, etc.), waar een ontwikkelkader of gebiedsvisie ligt (Louis Armstrongweg, Wisselweg, Randstad, De Paal, Ambachtsmark) en stedelijke vernieuwing plaats zal vinden.

Bestaande wijken

Voor bestaande wijken is de Nota Parkeernormen pas van toepassing als in de bestaande wijk een nieuwe ontwikkeling plaatsvindt. Deze nota waarborgt dat de ontwikkeling pas vergund wordt op het moment dat de parkeerbehoefte op eigen terrein wordt opgelost, danwel (tevens) gebruik gemaakt kan worden van parkeerplaatsen in de openbare ruimte – mits uit een parkeerdrukonderzoek blijkt dat er voldoende restcapaciteit is.

Maatschappelijke trends

Maatschappelijke trends kunnen de parkeerdruk in een bestaande wijk beïnvloeden. Daar waar in het verleden wellicht voldoende parkeerplaatsen aanwezig waren, kan parkeerdruk zijn ontstaan, bijvoorbeeld doordat door de jaren heen steeds meer huishoudens meerdere auto's voor de deur hebben. Ook wordt de parkeerruimte op eigen terrein (oprit, carport, garage) steeds vaker benut voor andere doeleinden, waardoor meer auto's in de openbare ruimte komen te staan. Dergelijke maatschappelijke trends waren voor de vaststelling van het bestemmingsplan Parapluziening parkeren niet tegen te houden en/of terug te draaien. Nu wel een dergelijk bestemmingsplan geldt en in dat bestemmingsplan regels zijn opgenomen ten aanzien van de verplichting om op eigen terrein te parkeren en deze parkeerplaats in stand te houden, kan er effectief (bestuursrechtelijk) gehandhaafd worden. Hiermee wordt voorkomen dat als gevolg van nieuwe ontwikkelingen in een wijk een hoge parkeerdruk gaat ontstaan, of de bestaande parkeerdruk wordt vergroot.

Groot onderhoud

Bij groot onderhoud is geen sprake van een omgevingsvergunning-plichtige activiteit die getoetst kan worden aan het bestemmingsplan Parapluziening parkeren. Als er groot onderhoud gaat plaatsvinden, dan kunnen de normen hooguit gebruikt worden om voor het betreffende gebied te bepalen hoe groot het tekort (of overschot) aan parkeerplaatsen is geworden als gevolg van eerder genoemde maatschappelijke trends. In overleg met de buurt bekijkt de gemeente hoe dit tekort (of overschot) verkleind kan worden door aanpassingen in

de openbare ruimte. Op het moment dat dit niet afdoende is, kan gekeken worden naar een vorm van parkeerregulering. Het valt buiten het bestek van deze nota om hiervoor de oplossingen aan te dragen; hiervoor is een Parkeervisie de geëigende weg.

1.4. Belangrijkste wijzigingen in beleid

De belangrijkste wijzigingen in deze nota, ten opzichte van de oude werkwijze, zijn:

- In plaats van een lappendeken met bestemmingsplannen met verschillende normen, wordt in 1 bestemmingsplan verwezen naar een Nota Parkeernormen;
- De Nota Parkeernormen bepaalt welke normen in welk gebied van toepassing is.
- Voor gebieden waar gebiedsontwikkeling plaatsvindt, wordt gewerkt met vraagvolgende normen, waarbij de bereikbaarheid met de auto/OV en de nabijheid van voorzieningen de hoogte van de norm kan bepalen. Een centrumgebied vraagt om een lagere hoeveelheid autoparkeerplaatsen voor bewoners dan bijvoorbeeld Oosterwold. En omgekeerd wordt voor een initiatief in het centrum meer fietsparkeren geëist dan een initiatief in Oosterwold;
- Voor gebieden waar geen nieuwe grootschalige ontwikkelingen worden verwacht tot de vaststelling van de Parkeervisie, worden de normen uit de voor dat gebied geldende bestemmingsplannen overgenomen;
- Er worden eisen gesteld aan de hoeveelheid elektrisch parkeren op het eigen terrein
- De mogelijkheid tot gemotiveerd afwijken van de parkeereis bij bepaalde mobiliteitsconcepten zoals bijvoorbeeld deelauto's;
- De mogelijkheid voor een initiatiefnemer tot het afkopen van parkeerplaatsen aan de gemeente waarbij de gemeente deze parkeerplaatsen vervolgens realiseert;
- Er worden eisen gesteld aan de hoeveelheid fietsparkeren op basis van fietsparkeernormen.
- Aantal nieuwe woningtypes toegevoegd aan de normenlijst, zoals bijvoorbeeld een tiny house.

1.5. Overgangsregeling

De in deze nota opgenomen parkeernormen zijn niet van toepassing op bouwplannen waarvoor reeds contractueel bindende afspraken zijn gemaakt met initiatiefnemers. Op die bouwplannen zijn de parkeernormen van toepassing waarover contractueel bindende afspraken zijn gemaakt.

Hierbij valt bijvoorbeeld te denken aan de langlopende overeenkomst tussen gemeente Almere en Amvest over de ontwikkeling van het gebied Duin. In deze overeenkomst is opgenomen dat vijf van de zeven deelgebieden die op grond van deze overeenkomst worden ontwikkeld, aan de minimumparkeernormen uit het ontwikkelingsplan Duin van december 2011 moeten voldoen. Het betreft de deelgebieden Duin-Zuid, Duinkop-Zuid, Duin-Noord, Duinkop-Noord en Kreekbos-Zuid. De overgangsregeling zal derhalve gelden voor de ontwikkeling van deze vijf deelgebieden, ongeacht of de betreffende deelgebieden (dan wel de daarbinnen gelegen gronden) door Amvest zelf of door diens rechtsopvolgers worden ontwikkeld.

2. Het toepassingskader

2.1. Totstandkoming van de parkeernormen

Er bestaat geen landelijke, wettelijk voorgeschreven normering voor autoparkeerplaatsen. Wel zijn er landelijke parkeerkencijfers die zijn ontwikkeld door het CROW; een kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte. Deze kencijfers worden, vanwege het omvangrijke onderzoek dat daaraan ten grondslag ligt, beschouwd als de landelijke standaard en de meeste Nederlandse gemeenten gebruiken ze als basis voor de parkeernormering. Ook Almere heeft de afgelopen jaren de parkeernormering in bestemmingsplannen en omgevingsvergunningen in afwijking van bestemmingsplannen gebaseerd op de parkeerkencijfers van de CROW. De CROW hanteert een bandbreedte waarbinnen, afhankelijk van de lokale situatie, een passende norm bepaald kan worden. De onderstaande tabel maakt duidelijk dat het bepalen van een passende norm niet eenvoudig was en daarom tot discussie kon leiden tussen de gemeente en ontwikkelaars.

	Koop, huis, vrijstaand							
	Parkeerkencijfers (per woning)							
	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied	
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.
Zeer sterk stedelijk	1,1	1,9	1,3	2,1	1,6	2,4	1,9	2,7
Sterk stedelijk	1,2	2,0	1,4	2,2	1,7	2,5	2,0	2,8
Matig stedelijk	1,4	2,2	1,5	2,3	1,8	2,6	2,0	2,8
Weinig stedelijk	1,4	2,2	1,7	2,5	1,9	2,7	2,0	2,8
Niet stedelijk	1,4	2,2	1,7	2,5	1,9	2,7	2,0	2,8

Tabel 1: voorbeeld van kencijfers van het CROW (bron: ASVV2012)

In de linker kolom is de stedelijkheidsgraad opgenomen. Dit betreffen 5 bandbreedtes van het aantal adressen per vierkante kilometer. Aangezien het aantal adressen per vierkante kilometer in Almere per gebied anders is, maar ook in de loop der jaren is toegenomen, is de stedelijkheidsgraad geen vaststaand gegeven voor de gehele stad. Naast dat de stedelijkheidsgraad onderwerp van discussie kon zijn tussen de gemeente en ontwikkelaars, kon ook over de keuze van het type gebied (centrum, schil centrum, rest bebouwde kom en buitengebied) van mening worden verschild. En als over beiden consensus was, dan kon nog onenigheid ontstaan over de keuze van een norm binnen de bandbreedte.

In de bestemmingsplannen die al parkeernormen bevatten, heeft de gemeente al de keuze gemaakt welke norm binnen de bandbreedte toegepast moet worden. Per bestemmingsplan is bekeken welke stedelijkheidsgraad in het betreffende gebied kent en wat voor type gebied het is. Voor de gebieden waar geen nieuwe (grootschalige) ontwikkelingen plaatsvinden, kunnen deze normen overgenomen worden. Voor gebieden waar wel nieuwe ontwikkelingen plaatsvinden, is gekeken of de norm meer kan aansluiten bij het gemiddelde autobezit en rekening kan houden met de aanwezigheid van (OV) voorzieningen).

2.1.1. Gebieden met nieuwe ontwikkelingen

In Almere hebben we hoogwaardig openbaar vervoer en iedere wijk en stadsdeel heeft een eigen centrum. Dit zorgt er ook voor dat bewoners die dichterbij OV-knooppunten en/of winkelcentra wonen, minder behoefte hebben aan een (tweede) auto, dan de bewoners die wat verder weg wonen. De bewoners die wat verder wonen, zijn meer afhankelijk van de auto en zijn meer geneigd om meer met de auto te doen en tonen eerder de behoefte aan een tweede auto. Een onderzoek van bureau Spark naar het gemiddelde autobezit in alle buurten (tot op postcode-5 niveau, 4 cijfers en 1 letter) heeft bevestigd dat het gemiddelde autobezit wordt beïnvloedt door de afstand tot OV en voorzieningen. Dit onderzoek is in bijlage 4 toegelicht.

Op basis van dit onderzoek is voor de toepassing van de normen Almere ingedeeld in 3 typen gebieden: centrumgebied (hoog voorzieningenniveau in directe omgeving, NS-station nabij), woonwijk (busvervoer op korte afstand en voorzieningen op korte afstand) en woonwijken 'op afstand' (bus-/treinvervoer en voorzieningen op grotere afstand). In deze nota worden deze gebieden verder aangeduid als respectievelijk zones A, B en C. In de toelichting van het onderzoek is aangegeven hoe de begrenzing van deze zones is bepaald.

De normen die in zones A t/m C zijn gebaseerd op de kencijfers van het CROW, aangepast aan de Almeerse situatie door de kencijfers te vergelijken met het feitelijke autobezit in Almere. Bureau Spark heeft het feitelijke autobezit van 9 buurten, met ieder een homogene opbouw (uitsluitend één woningtype aanwezig) onderzocht. De 9 buurten liggen in gebieden met lage, gemiddelde en hoge autoafhankelijkheid, zodat verschillen in autobezit als gevolg van autoafhankelijkheid in beeld kwamen. Per buurt is onderzocht hoeveel woningen aanwezig zijn en hoeveel auto's er op die adressen geregistreerd staan. Voor de 9 buurten is geconcludeerd dat in alle gevallen het gemiddeld autobezit vergelijkbaar is met het voor dat gebied en dat woningtype van toepassing zijnde kencijfer van het CROW. De rest van de normen uit de Nota Parkeernormen kan daarmee ook gebaseerd worden op de kencijfers. In bijlage 4 wordt dieper op het onderzoek ingegaan.

Gezien de overeenkomsten die ondanks de vele variabelen in deze vergelijking bij de 9 buurten werd gevonden tussen de kencijfers en het feitelijke autobezit, is geconcludeerd dat de kencijfers van het CROW passen bij de Almeerse situatie. Met name het onderscheid naar de drie gebieden zorgt ervoor dat de theoretische kencijfers de feitelijke situatie goed benaderen.

Voor het gebied rondom het NS-station van Almere Centrum is nader onderzoek verricht, omdat daar een nóg lager autobezit werd verwacht. Uit dit onderzoek is gebleken dat in een straal van 300 meter rondom het station inderdaad sprake is van een significant lager autobezit dan in de rest van zone A. In de kaart van bijlage 3 is dan ook deze zone A+ apart aangegeven als verbijzondering van zone A en is in de tabel met parkeernormen een aparte kolom opgenomen.

Het onderzoek is gedaan op basis van autobezit in bestaande wijken. De toepassing van de normering vindt echter plaats in gebieden waar nog geen woningen aanwezig zijn. Er is dan ook voor de lopende gebiedsontwikkelingen gekeken wat daar de autoafhankelijkheid zal gaan worden, op basis van de (toekomstige) aanwezigheid van stations en commerciële

voorziening en bijbehorende begrenzing van de zones. Doordat in de normering rekening wordt gehouden met de autoafhankelijkheid en het woningtype, zal de parkeernormering gaan passen bij het karakter van het gebied en wordt voor de toekomst gegarandeerd dat er voldoende parkeergelegenheid zal zijn. Dergelijke normen worden 'vraagvolgend' genoemd; er worden niet meer of minder parkeerplaatsen geëist om bepaalde beleidsdoelstellingen te kunnen behalen. Er wordt bijvoorbeeld geen lagere norm toegepast om autogebruik te ontmoedigen, of een hogere norm toegepast om overcapaciteit te realiseren.

Ook is onderzocht hoe Almere zich verhoudt tot andere gemiddelde grote steden als Breda, Groningen, Eindhoven en Amersfoort. Het blijkt dat een normering, gebaseerd op het feitelijke autobezit, hoger uitvalt dan in vergelijkbare steden. Het verschil is terug te vinden in bijlage 5. Dit verschil is overigens ten opzichte van de grote steden als Amsterdam, Utrecht, Den Haag en Rotterdam nog veel groter.

2.1.2. Gebieden zonder nieuwe (grootschalige) ontwikkelingen

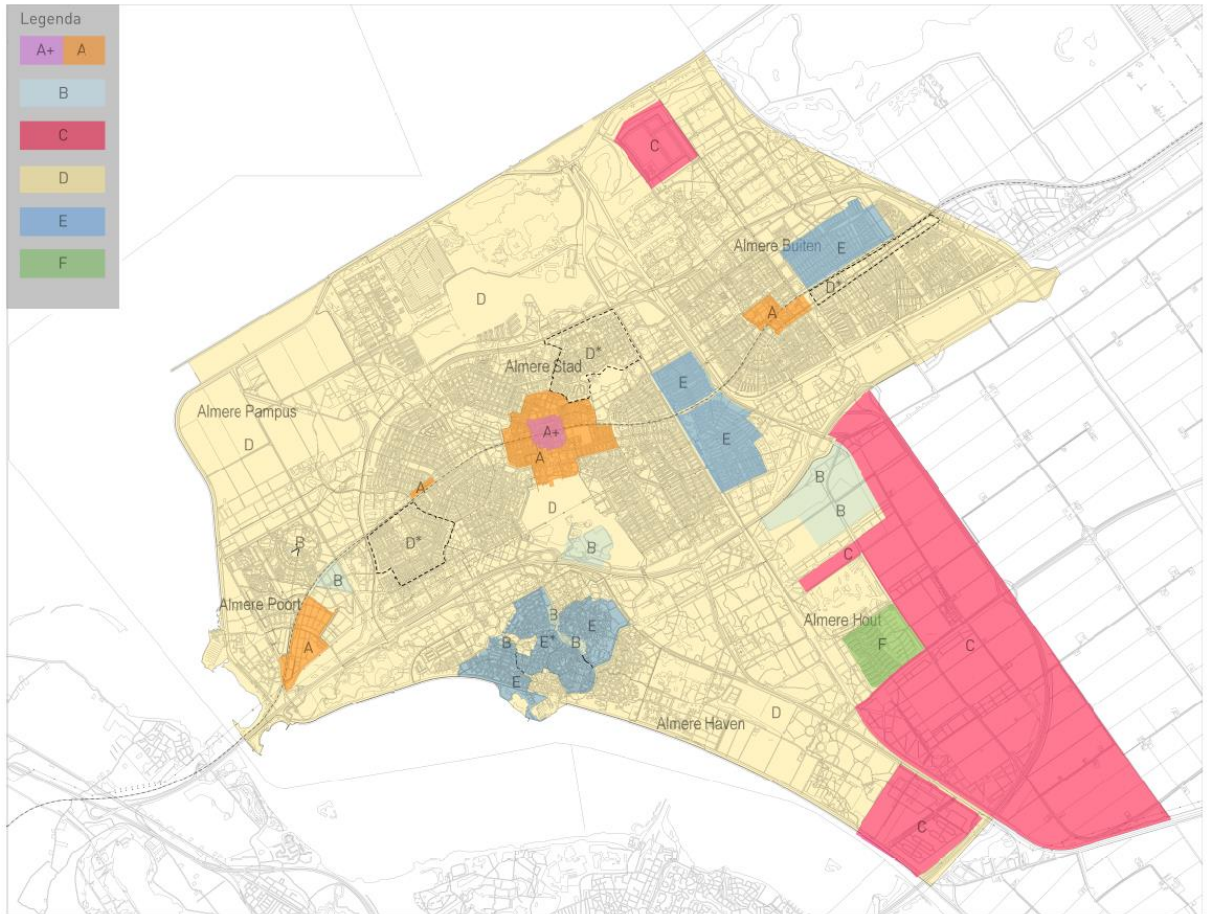
Voor de bestaande wijken waar geen nieuwe grootschalige ontwikkelingen worden verwacht, worden de normen uit de daar geldende bestemmingsplannen overgenomen. Deze normen worden niet aangepast aan de hand van nieuwe inzichten over de daar aanwezige stedelijkheidsgraad of gebiedstype. Dat kan mogelijk wel op basis van de Parkeervisie gebeuren.

De normering in de bestemmingsplannen komt in veel gevallen met elkaar overeen. Vooral bestemmingsplannen die omstreeks dezelfde periode zijn voorbereid en vastgesteld, bevatten vergelijkbare lijsten met parkeernormen. In de kaart in bijlage 3 is het dan ook mogelijk om de gebieden met bestemmingsplannen met dezelfde lijsten samen te voegen tot een eigen zone. Er zijn naast de zones A+/A, B en C voor de lopende ontwikkelingen, de zones D, E en F in de kaart opgenomen.

Zone D is veruit de grootste zone. Dit heeft twee redenen. Ten eerste zijn de bestemmingsplannen in die zone kort op elkaar vastgesteld en hebben ze allemaal dezelfde parkeernormenlijst. Ten tweede zitten in deze zone ook de gebieden waar bestemmingsplannen gelden zonder parkeernormen. Voor deze bestemmingsplannen werd bij aanvragen omgevingsvergunning getoetst aan de Bouwverordening. Bij deze toetsing werd tot 1 juli 2018 een ambtelijke lijst gehanteerd; daarna gold het Voorbereidingsbesluit en het ontwerpbestemmingsplan Parapluherziening parkeren met de normen uit de concept-Nota Parkeernormen. Hiermee is de ambtelijke lijst het laatste toetsingskader geweest voor de bepaling van de parkeereis in deze gebieden. Deze lijst is echter dezelfde lijst die in de andere bestemmingsplannen binnen deze zone is opgenomen. Het is daarom mogelijk om deze gebieden samen te voegen in één zone.

In zone E zijn de bestemmingsplannen te vinden die in een andere tijd zijn voorbereid en vastgesteld en daarom afwijken van de bestemmingsplannen in zone D. Zone F bestaat uit de bestemmingsplannen van Vogelhorst, waar eigenlijk maar 1 bepaling gold: er dienen minstens 2 parkeerplaatsen op het eigen terrein te worden aangebracht.

In sommige bestemmingsplannen zijn op bepaalde punten nieuwe inzichten verwerkt, waardoor op deze punten andere parkeernormen gelden. Omdat voor het overige de parkeerlijsten wel met elkaar overeenkwamen, zijn de bestemmingsplannen met kleine aanpassingen in de normering op de kaart aangeduid met een asterisk. In de tabel in bijlage 3 staat dan voor die zone aangegeven met een asterisk wat de afwijkende norm is.



Afbeelding 4: Gebiedsindeling parkeernormen Almere

2.2. Bepaling parkeereis

De initiatiefnemer realiseert de parkeereis binnen de contouren van zijn ontwikkeling, tenzij in de betreffende norm anders is bepaald. De contouren van een ontwikkeling kunnen bijvoorbeeld een heel plangebied zijn wanneer een projectontwikkelaar een woonbuurt in Poort realiseert, maar ook een kavel bij een individuele initiatiefnemer.

2.2.1. Berekening parkeereis op basis van normen

Op basis van de parkeernormen, vastgelegd in bijlage 3 van deze nota, wordt berekend hoeveel auto- en fietsparkeerplaatsen benodigd zijn voor een bepaalde ontwikkeling; de parkeereis. De parkeereis wordt berekend door de omvang van de functie(s) te vermenigvuldigen met de parkeernormen, rekening houdend met het maatgevende moment. Daarbij is ook van belang waar in Almere de ontwikkeling plaatsvindt. Afhankelijk van de locatie valt een initiatief in zone A+, A, B, C, D, E of F.

De parkeereis is een minimale eis waar aan voldaan moet worden. Hierop bestaat één uitzondering: supermarkten. Daar zijn de autoparkeernormen een maximeis. Het is namelijk ongewenst dat supermarkten elkaar beconcurreren op het aantal autoparkeerplaatsen dat ze hebben.

2.2.2. Dubbelgebruik

De parkeernorm geeft aan wat de minimale parkeerbehoefte van een functie is. Wanneer binnen een ontwikkeling meerdere functies worden gebouwd, vallen de pieken in parkeerbehoefte van die functies niet altijd op hetzelfde moment. Bij woningen is de behoefte aan parkeercapaciteit bijvoorbeeld 's avonds en 's nachts. Bij een bedrijf of kantoor zal die behoefte vooral overdag optreden. Door het combineren van die functies kan een deel van de parkeercapaciteit mogelijk dubbel gebruikt worden. In dergelijke gevallen zijn daarom minder parkeerplaatsen nodig dan de optelsom van de afzonderlijke parkeerbehoeftes.

Voorwaarde is wel dat de aanvrager in het bouwplan vastlegt dat de voor dubbelgebruik meegerekende parkeercapaciteit ook daadwerkelijk door alle gebruikers van het bouwplan gebruikt kan worden. Dat betekent dat exclusief voor specifieke functies gereserveerde parkeerplaatsen daarvan geen deel uitmaken. Om de mogelijkheden voor dubbelgebruik te bepalen worden de aanwezigheidspercentages gehanteerd die in de tabel op de volgende pagina vermeld staan.

	Werkdag Ochtend	Werkdag Middag	Werkdag Avond	Koop Avond	Werkdag Nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Woningen - bewoners	50	50	90	90	100	60	80	70
Woningen - bezoekers	10	20	80	70	0	60	100	70
Detailhandel	30	60	10	75	0	100	0	75
Supermarkt	30	60	40	80	0	100	40	80
Kantoren / bedrijven	100	100	5	5	0	0	0	0
Sociaal medisch	100	75	10	10	0	10	10	0
Ziekenhuis - patiënt/bezoek	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
Bioscoop, theater	5	25	90	90	0	40	100	40
Sport - buiten	25	25	50	50	0	100	25	100
Sport - binnen	50	50	100	100	0	100	100	75

Tabel 3: aanwezigheidspercentage tbv berekening dubbelgebruik

2.2.3. Transformatie & Sloop/Nieuwbouw

Bij transformatie gaat het om bestaande gebouwen die een andere functie krijgen, bijvoorbeeld een leegstaand kantoorpand dat wordt omgebouwd voor woningen of een hotel. Bij de toetsing worden de plannen volgens de geldende normen beoordeeld om te zien wat de parkeervraag van de nieuwe functie is en wat de parkeervraag van de oude functie was. De parkeerbehoefte van de oude situatie mag worden afgetrokken van de parkeereis van de nieuwe functie zodat alleen het verschil aan parkeerplaatsen nog moet worden gerealiseerd. Wanneer een deel van de bestaande parkeercapaciteit komt te vervallen dient deze te worden gecompenseerd. Als de parkeereis van de oude functie hoger is dan de parkeereis van de nieuwe functie, dan hoeven deze parkeerplaatsen niet te worden opgeheven.

Bij sloop/nieuwbouw worden maatwerkafspraken gemaakt. Uitgangspunt hierbij is ook dat de aanwezige parkeercapaciteit binnen de contouren van de ontwikkeling/ op het eigen terrein in mindering wordt gebracht op de parkeereis, tenzij deze (deels) komt te vervallen.

2.3. Afwijken van de eis

Hierna volgen de mogelijkheden voor het afwijken van de eis die voor nieuwe ontwikkelingen zijn vastgesteld. In alle gevallen worden de noodzaak en de verschillende effecten zorgvuldig afgewogen.

2.3.1. De normcorrectie

Er kunnen redenen zijn waarom voor een specifieke ontwikkeling de parkeernormen gecorrigeerd moeten worden. Bijvoorbeeld omdat de initiatiefnemer voor een woningblok de ambitie heeft om een autovrij gebied te ontwikkelen en er daarom voor kiest een doelgroep te huisvesten die geen eigen auto's hebben, maar voor hun mobiliteitsbehoefte onder meer gebruik maken van een gezamenlijk deelauto initiatief. Bij de Floriade is dit een van de concepten die denkbaar zijn.

Of een bedrijvencomplex dat naast een goed openbaar vervoer knooppunt ligt en zich specifiek richt op bedrijven met medewerkers die zonder auto naar hun werk komen en geen auto nodig hebben om hun werk uit te kunnen oefenen.

De normcorrectie kan slechts van toepassing worden verklaard, als een onderbouwd plan de beoogde oplossing aantoont en de mogelijke risico's van de daartoe gedane aannames & ambities beheersbaar kunnen worden gemaakt. Zo'n plan bestaat uit:

- Een beschrijving van het beoogde woon- of mobiliteitsconcept c.q. de beoogde doelgroepen en de wijze waarop aan hun mobiliteitsbehoefte invulling wordt gegeven
- Minimaal 1 referentie van een ander bouwproject en de daarbij behaalde resultaten van soortgelijke oplossingen. Of een toelichting waarom er nog geen referentie is (bijv. bij iets innovatiefs)
- Een risicoanalyse en bijbehorende risico-beheersmaatregelen (incl. definitie van restrisico's en wie daarvan de eigenaar is) waarmee wordt aangetoond welke inspanning de initiatiefnemer doet om het risico, wanneer de mobiliteitsdienst of doelgroep niet functioneert zoals verwacht en er een tekort aan parkeerplaatsen dreigt, beheersbaar te maken.
- Een beschrijving hoe de risico's contractueel/juridisch worden geborgd zodanig dat de gemeente voor een termijn van tenminste 10 jaar een verantwoordelijk rechtspersoon kan aanspreken op de effectuering van de benoemde risicobeheersmaatregel.

Het toepassen van nieuwe mobiliteitsdiensten en -producten (zoals deelauto's) is sterk in opkomst maar tegelijkertijd ook relatief nieuw. Uitkomsten (langjarig) van deze diensten en producten zijn dan ook nog niet of nauwelijks bekend. Dit betekent dat de door de initiatiefnemer aangereikte onderbouwing in enige tot belangrijke mate gebaseerd zal zijn op aannames. Aan deze aannames zit het risico verbonden dat de werkelijkheid anders wordt dan verwacht met als een mogelijk gevolg dat er een verhoogde parkeerdruk kan ontstaan in de omgeving. De afwikkeling van deze mogelijke gevolgen dient in de overeenkomst bij de vergunning vastgelegd te zijn. De vergunning verwijst naar deze overeenkomst.

2.3.2. Beschikbaarheid parkeerplaatsen in omgeving

Er zijn situaties waarin de initiatiefnemer het aantal parkeerplaatsen conform de

norm niet kan of wil realiseren. Dit kan als er wordt aangetoond dat op andere wijze binnen acceptabele loopafstand rond de ontwikkeling in de nodige parkeerruimte wordt voorzien. Aangetoond moet worden dat deze alternatieve parkeerruimte beschikbaar is op tijden dat het nodig is voor de parkeervraag van de ontwikkeling. De initiatiefnemer dient daarbij een bewijsstuk aan te leveren in de vorm van een koop- of huurovereenkomst met daarop het overeengekomen gebruik van het aantal plaatsen en de daarbij behorende gebruikstijden, de termijn en de mate van kettingbeding. Gebruikers van de ontwikkeling komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning.

Tevens kan voor wat betreft de parkeerbehoefte van de bezoekers een beroep worden gedaan op de openbare ruimte als vervangende parkeerruimte. Deze openbare ruimte is echter niet zondermeer te gebruiken.

Uit onafhankelijk onderzoek¹ moet blijken dat met de realisatie van het project de parkeerdruk in de directe omgeving op het maatgevende moment in de week onder de 90% blijft. De kosten van dit onderzoek komen voor rekening van de vergunningaanvrager.

Voor het gebruik van parkeerplaatsen in de openbare ruimte moet altijd een overeenkomst met de gemeente zijn gesloten voor het gebruik van de noodzakelijke parkeerplaatsen. De projectleider of bij de aanvraag betrokken toetser moet dit vooraf aan vergunning opstellen.

2.3.3. Vrijstelling van de eis

Wanneer bij verbouwplannen de parkeerbehoefte van de nieuwe functie 20 parkeerplaatsen of groter is en het verschil in parkeerbehoefte tussen de oude en de nieuwe functie kleiner is dan 3 parkeerplaatsen, dan verleent de gemeente in principe vrijstelling van de parkeereis. Dit geldt bijvoorbeeld bij een beperkte uitbreiding van het vloeroppervlak van een supermarkt. De vrijstelling geldt niet voor projecten waarbij sprake is van woningsplitsing of wijziging naar kamergewijs gebruik.

2.3.4. Maatwerk

Als bij een ontwikkeling voorgaande afwijkingsmogelijkheden niet toegepast kunnen worden, dan is het via maatwerk mogelijk om af te wijken van de parkeereis als het in alle redelijkheid onmogelijk of onwenselijk is om geheel of gedeeltelijk aan de parkeereis te voldoen. Dat kan ook betrekking hebben op de eis dat de parkeerplaatsen binnen de contouren van de ontwikkeling gerealiseerd dienen te worden.

Daarnaast is het mogelijk af te wijken als andere belangen zwaarder wegen of als sprake is van tegenstrijdige eisen (brandweer, milieu etc.).

In een beperkt aantal gevallen kan het voorkomen dat het college zelf gemotiveerd wil afwijken van de standaardnormen. Dat is bijvoorbeeld denkbaar wanneer een functie of voorziening zich wil vestigen in Almere waarvan het college vindt dat deze een grote meerwaarde is voor de stad, maar het qua parkeren net niet uitkomt.

Bij het toepassen van maatwerk (bijv. deelauto's) ligt de bewijslast bij de ontwikkelaar.

¹ De voorwaarden en uitgangspunten voor het te houden parkeeronderzoek (onderzoekperiode, onderzoeksmoment, onderzoeksfrequenties, eventuele aanwezigheid van belanghebbenden e.d.) worden altijd in samenspraak met de gemeente Almere benoemd.

2.4. Afkoopregeling

Een van de beleidskeuzes uit de mobiliteitsvisie is het mogelijk maken van een afkoopregeling om daarmee bij te kunnen dragen aan de verdichtingsopgave in centrumgebieden. De afkoopregeling werd in Almere al toegepast, maar wordt met deze nota geformaliseerd. De afkoopregeling houdt in dat initiatiefnemers (een deel van) de parkeereis afkopen. In dat geval neemt de gemeente Almere de verplichting over van de initiatiefnemer tegen een daarvoor te betalen marktconforme vergoeding. De vergoeding is gebaseerd op de te realiseren parkeeroplossing (gebouwd of maaiveld). De gemeente dient vervolgens de parkeerplaatsen binnen een termijn van 10 jaar aangelegd te hebben.

Er zijn twee vormen van afkoop:

- a) Afkoop van parkeerplaatsen in openbaar niet-gereguleerd gebied
- b) Afkoop van parkeerplaatsen in openbaar gereguleerd gebied

A Afkoop van parkeerplaatsen in het openbaar niet-gereguleerd gebied

Wanneer nieuwbouw in bijvoorbeeld Poort of Nobelhorst ontwikkeld wordt, is het denkbaar dat een projectontwikkelaar de woningen bouwt en de gemeente de openbare ruimte inricht, inclusief parkeren. De parkeerplaatsen die de gemeente aanlegt, zijn afgekocht door de projectontwikkelaar of zijn verrekend in de grondprijs. Dit is een vorm van afkoop die al jarenlang onderdeel is van het reguliere werkproces binnen gebiedsontwikkeling. 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.

B Afkoop van parkeerplaatsen in openbaar gereguleerd gebied

Een voor Almere nog vrij nieuwe vorm van afkoop is het afkopen in openbaar gereguleerd gebied, bijv. het stadscentrum. Daar is de ruimte schaars. Dan is het niet eenvoudig parkeerplaatsen toe te voegen. En komt al snel een gebouwde voorziening in beeld en die is kostbaar in aanleg.

Initiatiefnemers in openbaar gereguleerd gebied dienen net als iedereen in eerste instantie het parkeren binnen hun eigen plangebied op te lossen. Wanneer dit niet geheel mogelijk is, te kostbaar wordt of anderszins gemotiveerd kan worden dat parkeren binnen het plangebied niet geheel lukt, kan een verzoek tot afkoop bij de gemeente gedaan worden.

De gemeente beoordeelt of zij inderdaad de mogelijkheid heeft om parkeerplaatsen in de nabijheid van het bouwinitiatief te realiseren (ruimtelijk en juridisch), tegen welke kosten (financieel) en of zij het daartoe behorende realisatieproces kan beheersen (organisatorisch). Als een afkoopregeling mogelijk is én wenselijk wordt geacht, zullen afspraken hiertoe in een anterieure overeenkomst worden vastgelegd. Indien een afkoopregeling om één of meerdere redenen niet mogelijk is, wordt afgezien van het instellen van een dergelijke regeling. Een initiatiefnemer kan dan nog kiezen om zijn bouwvolume aan te passen of te zoek naar alternatieve parkeermogelijkheden. Maar een consequentie kan ook zijn dat het project niet doorgaat. De bevoegdheid om te beslissen over het gebruik van deze vorm van afkoop ligt bij het college van B&W.

Algemene bepalingen bij afkoop

- Parkeerplaatsen die worden afgekocht en door de gemeente worden gerealiseerd zijn *openbare* parkeerplaatsen. Deze zijn dus niet exclusief voor het desbetreffend bouwinstituut. Daarom wordt in gereguleerd gebied vaak alleen het bezoekersdeel van het parkeren afgekocht.
- 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.
- Bij afkoop heeft de gemeente de plicht om de parkeerplaatsen binnen 10 jaar te realiseren.
- Als de gemeente binnen de termijn van 10 jaar de parkeerplaatsen niet weet te realiseren, wordt het bedrag terugbetaald aan de aanvrager.

In het centrum van Almere en centrum van Almere Buiten is op dit moment nog restcapaciteit aanwezig in de parkeergarages.

Er kan dus groei worden opgevangen. Verdichting en toevoeging van functies/voorzieningen leidt nog niet direct tot parkeerknelpunten. Bovendien kan met regulering en het maximaliseren van het aantal parkeervergunningen per adres de extra parkeervraag in goede banen worden geleid. In de parkeervisie wordt dit nader uitgewerkt. De afkoopregeling in het centrum zal actueler worden wanneer de bestaande parkeergarages aan haar capaciteit raken.

2.5. Borging afspraken

Wanneer de parkeereis voor een ontwikkeling en de wijze waarop die wordt gerealiseerd zijn bepaald, is het van belang dat de afspraken daarover nauwkeurig worden vastgelegd, zodat de bouwende partij aan de voorgestelde parkeeroplossing kan worden gehouden. Als bijvoorbeeld is afgesproken om een deel van de parkeereis op eigen terrein te voldoen en voor de overige parkeerplaatsen gebruik te maken van een privaat parkeerterrein in de buurt, moet een koop-/huurovereenkomst met kettingbeding aan de gemeente overgelegd worden. In de vast te leggen afspraken wordt ten minste op papier gezet:

- Welke ontwikkeling het betreft
- Een berekening van de parkeerbehoefte
- De parkeereis, met eventueel een toelichting wanneer de parkeereis lager is vastgesteld dan de berekende parkeerbehoefte
- Bij de parkeereis wordt tevens een uitsplitsing gemaakt (indien van toepassing) naar aantal parkeerplaatsen voor wonen, werken en bezoek
- De wijze waarop aan de parkeereis wordt voldaan door de bouwende partij.

Het vastleggen van parkeerafspraken voor ontwikkelingen geeft de gemeente de mogelijkheid om te kunnen controleren of de parkeeroplossingen worden gebruikt zoals ze zijn afgesproken. Maar het vastleggen van de afspraken gebeurt ook om geen onduidelijkheid te laten bestaan over situaties die zich in de toekomst kunnen voordoen.

3. Autoparkeren

3.1. Parkeren op eigen terrein

Bij een parkeeroplossing op eigen terrein, geldt de eis dat deze parkeerplaats aanwezig is bij oplevering van het initiatief *en* dat deze daarna in stand gehouden dient te worden. Dit om te voorkomen dat de parkeerplaats later wordt omgebouwd tot bijvoorbeeld een tuin waarbij de parkeerdruk op de omgeving wordt afgewenteld.

Bij een parkeeroplossing op eigen terrein voor appartementen gelden de volgende bepalingen:

- Per woning minimaal 1 toegewezen parkeerplaats, m.u.v. sociale huur omdat de norm daar lager dan 1 kan zijn.
- Bij sociale huur worden parkeerplaatsen toegewezen aan bepaalde woningen
- De bezoekersparkeerplaatsen mogen niet uitgegeven worden aan individuele bewoners
- De parkeerplaatsen zijn gekoppeld aan het gebruik waarvoor ze bedoeld zijn

3.2. Maximale loopafstanden

De autoparkeernormen gelden in combinatie met een maximale loopafstand om te voorkomen dat parkeerders een bepaalde parkeervoorziening niet gebruiken. De loopafstand is de werkelijke loopafstand van de entree van de bestemming tot de parkeerplaats. Bewoners en werknemers moeten bereid zijn om deze maximale afstand dagelijks af te leggen.

De acceptatie van loopafstanden wordt mede bepaald door de aantrekkelijkheid van de looproute, de hoogte van de parkeertarieven, en de concurrentiekracht van alternatieven zoals openbaar vervoer en fiets. Daarom zijn deze gedifferentieerd naar de eerder beschreven gebiedsindeling.

De loopafstanden zijn afgeleid van de grootte van het centrum van Almere. Deze kent een doorsnede van 500 meter. Wanneer je in het centrum werkt, zijn de meeste parkeergarages met deze loopafstand te bereiken. Deze maat is dus aangehouden voor het motief werk. De andere normen zijn naar rato daarvan afgeleid.

Indien sprake is van een ontwerpprincipe van een autoluwe of autovrije wijk kan worden afgeweken van de eis van maximale loopafstanden.

3.3. Bezoekers parkeren

In de parkeernorm zit een deel dat is bestemd voor de parkeerbehoefte van bezoekers. Dat kan bijv. visite zijn, mantelzorgers, dienstverlening of voor uitvoering van werkzaamheden. Het aandeel voor bezoekers varieert per gebiedstype. In bijlage drie is dit in de tabel per zone aangegeven. Het parkeren voor bezoekers van woningen dient op openbaar toegankelijke parkeerplaatsen vormgegeven te worden.

3.4. Grondgebonden woningen met garages en/of opritten

Bij grondgebonden woningen bestaat de mogelijkheid om parkeervoorzieningen te realiseren in de vorm van een garage, een oprit of een garage met oprit. In de praktijk worden dergelijke voorzieningen ook weleens voor andere doeleinden dan parkeren gebruikt. De garage wordt gebruikt als schuur of wordt bij het huis getrokken. De oprit wordt als deel van de tuin ingericht. Het parkeren vindt vervolgens plaats in de openbare ruimte. Om dit misbruik tegen te gaan is goede handhaving essentieel. Zowel bij oplevering van de bouw van de woning (check op aanwezigheid parkeerplaats), als periodiek daarna. Voor bewoners geldt een instandhoudingsplicht voor deze parkeervoorzieningen.

Als gemeente kunnen we het gebruik van de voorziening nooit afdwingen, maar we kunnen het alternatief gebruik tegengaan en daarmee maximaal stimuleren dat deze plaatsen gebruikt worden.

Indien de garage en opritten volledig meetellen in de parkeeroplossing kan dit, in gebieden waar geen parkeerregulering van toepassing is, tot een hoge parkeerdruk op de parkeerplaatsen in de openbare ruimte leiden. In Almere Poort zijn deze situaties ook bekend. Om dit te voorkomen wordt een garage of oprit op eigen terrein voor een deel opgenomen in de berekening van de parkeeroplossing. De volgende afbeelding geeft de correctiefactoren op de parkeeroplossing bij een bepaald type parkeervoorziening.

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekenings aantal	Opmerkingen
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	oprit min. 5,0 meter diep
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	oprit min. 10,0 meter diep
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	oprit min. 4,5 meter breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4	
Garagebox (niet bij woning)	1	0,5	
Garage met enkele oprit	2	1,0	oprit min. 5,0 meter diep
Garage met lange oprit	3	1,3	oprit min. 10,0 meter diep
Garage met dubbele oprit	3	1,8	oprit min. 4,5 meter breed

Tabel 4 Correctiefactoren oprit en/of garage

3.5. Elektrisch parkeren

De gemeente Almere wil de overgang van fossiele brandstoffen naar meer milieuvriendelijke alternatieven, zoals elektrisch rijden, stimuleren. In de mobiliteitsvisie is dit één van de belangrijke uitwerkingsopgaven.

Daarom wordt van initiatiefnemers geëist dat 7 % van de te realiseren parkeerplaatsen voorzien dient te zijn van een laadpunt en dat 3 % van de parkeerplaatsen voorbereid dient te zijn om een laadpunt aan te brengen. Voorbereid houdt in dat de ondergrondse infrastructuur en elektra al aangelegd zijn zodat, wanneer de behoefte er is, direct een laadpunt kan worden aangesloten. Op 1 januari van dit jaar was in totaal 1,6 % van alle auto's elektrisch. En 30 % van alle verkochte auto's was elektrisch. De ontwikkelingen hierin gaan hard. De gemeente ziet dat ook terug in het aantal aanvragen voor laadpalen in Almere.

Om hier invulling aan te geven is gekozen voor de eis van 7 % realiseren + 3 % voorbereiden. Deze eis is een momentopname en passend bij de huidige situatie. Wanneer de nota geactualiseerd wordt, is de kans groot dat deze percentages wijzigen. Of wellicht juist aanleiding zijn om de nota aan te passen.

De eis voor elektrisch parkeren geldt *alleen* bij bouwinitiatieven die een parkeereis van meer dan 10 parkeerplaatsen hebben.

Bij bouwinitiatieven kleiner dan 10 parkeerplaatsen, staat het de initiatiefnemers vrij om laadpunten aan te leggen op eigen terrein of het verzoek bij de gemeente in te dienen voor laadpunten in de openbare ruimte.

De laadpunten bij parkeerplaatsen op eigen terrein dienen door initiatiefnemer gerealiseerd te worden.

De laadpunten bij parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden afgekocht door de initiatiefnemer en door de gemeente gerealiseerd. Het is initiatiefnemers niet toegestaan om zelf laadpunten aan te leggen in de openbare ruimte.

3.6. Parkeren voor mindervaliden

Bij publieke functies (functies waarvan de parkeerbehoefte voor meer dan 50% bestaat uit parkeerplaatsen voor bezoekers van die functie) moet minimaal 2% van de parkeerplaatsen worden uitgevoerd als parkeerplaats voor mindervaliden. Dit betreft de parkeerplaatsen die het dichtst bij de bestemming gelegen zijn. Hierbij valt bijvoorbeeld te denken aan het stadhuis, een ziekenhuis of een gezondheidscentrum.

3.7. Afmetingen autoparkeerplaats

Parkeergelegenheid voor het parkeren van auto's moet afmetingen hebben, die afgestemd zijn op gangbare personenauto's. Aan deze eis wordt geacht te zijn voldaan, indien de afmetingen bij langsparkeren tenminste 2 m breed bij 5,5 m lang (waarbij de eerste en laatste parkeerplaats 6 m lang zijn) en bij andere parkeervormen tenminste 2,5 m breed en 5 m lang bedragen. In geval van parkeergarages en/of afgesloten parkeerterreinen van 20 of meer parkeerplaatsen gelden de eisen uit de NEN 2443:2013 of een vervangende meer recente regeling ten aanzien van parkeergelegenheid.

3.8. Groot onderhoud woonwijken

Wanneer groot onderhoud in woonwijken van Almere wordt uitgevoerd geven deze werkzaamheden op zichzelf geen verandering in de parkeerbehoefte. Daarom wordt het aantal parkeerplaatsen in de wijk *niet* aangepast op basis van de actuele parkeernorm uit deze nota. De parkeernorm geldt louter voor nieuwe initiatieven. Afspraken en situaties uit het verleden worden beleidsmatig ongemoeid gelaten.

Wanneer er groot onderhoud in een wijk plaatsvindt, kan het wel zo zijn dat bewoners aangeven dat bepaalde parkeerplaatsen nooit gebruikt worden of dat er een parkeertekort is. Het is dan een gebiedsafweging bij afdeling stadsruimte om hier tot een keuze te komen. Dat gebeurt buiten het kader van deze nota.

4. Fietsparkeren

Uit de mobiliteitsvisie volgt dat duurzame vormen van vervoer bijdragen aan een groene en gezonde stad. De fiets is daarbij een uitstekend vervoermiddel. Om de fiets te stimuleren en faciliteren worden normen gesteld aan het aantal te realiseren fietsparkeerplaatsen. Dit is nieuw voor Almere. Tot op heden werd alleen bij de functie wonen op basis van het Bouwbesluit getoetst op voldoende fietsparkeergelegenheid.

Almere wil een prettige fietsstad zijn middels een hoogwaardig hoofdnet fiets en zorg voor voldoende, goede en betaalbare fietsparkeervoorzieningen, inclusief daarbij behorende voorzieningen zoals e-laden. Met deze fietsparkeervoorzieningen wil de gemeente ook voorkomen dat de kwaliteit van de buitenruimte onder druk komt te staan doordat fietsen teveel geparkeerd worden op die plaatsen die daartoe niet geschikt worden geacht.

4.1. Toepassingskader

Het toepassingskader voor de fietsparkeernormen is niet gelijk aan die van autoparkeernormen. De parkeereis voor fietsen dient altijd op eigen terrein te worden opgelost. Immers om een aantrekkelijke parkeergelegenheid voor fiets te hebben, dient deze dicht bij de bestemming te zijn. Slechts in uitzonderlijke gevallen kan een initiatiefnemer een verzoek indienen bij de gemeente om gezamenlijk te beschouwen of een voorziening in de openbare ruimte van meer toegevoegde waarde is (bijvoorbeeld omdat dan ook dubbelgebruik door andere gebruikers mogelijk wordt) en voor zijn kosten kan worden gerealiseerd.

Een gemotiveerde normcorrectie voor fietsparkeren is niet mogelijk. De gemeente Almere acht het realiseren van voldoende fietsparkeerplaatsen juist complementair aan de gestelde autoparkeernormen.

Voorzieningen met veel bezoekers kunnen worden vrijgesteld van realisatie van een fietsparkeergelegenheid op eigen terrein als dit redelijkerwijs niet mogelijk is. Van de ontwikkelaar of gebruikers kan een financiële bijdrage worden verlangd voor het realiseren van fietsparkeergelegenheid in de openbare ruimte via privaatrechtelijke afspraken, vergelijkbaar met de afkoopregeling voor autoparkeren.

4.2. Definitie fietsparkeerplaats

Een fietsparkeerplaats betreft een voorziening in een fiets- en scooterstalling die aan de kwaliteitseisen voldoet van de Leidraad Fietsparkeren (CROW publicatie 291, hoofdstuk 6). In bijlage 2 zijn de belangrijkste kwaliteitseisen opgenomen voor toegankelijkheid, inrichting en bruikbaarheid.

In appartementsgebouwen worden bij voorkeur de fietsparkeerplaatsen in een gezamenlijke stalling uitgevoerd.

4.3. Fietsparkeernormen

Voor fietsparkeernormen bij woonfuncties zijn de eisen uit het Bouwbesluit² van toepassing. Het Bouwbesluit borgt dat iedere woning is voorzien van een berging waarin fietsen gestald kunnen worden.

Voor niet-woonfuncties zijn de fietsparkeernormen van toepassing zoals weergegeven in bijlage 3. De parkeernorm is het aantal fietsen dat gestald dient te worden.

De fietsparkeernormen zijn landelijk volop in ontwikkeling. Nog niet voor elke voorziening zijn er al kentallen. Daarom zijn sommige velden in bijlage 3 voor de fietsnorm nog leeg. Wanneer een bouwinitiatief ontplooid wordt met een functie waarvoor nog geen fietsparkeernorm in de tabel staat, wordt in overleg tussen initiatiefnemer en gemeente bepaald hoeveel fietsparkeerplaatsen benodigd zijn. De initiatiefnemer doet hierbij als eerste een voorstel. De afspraken worden vastgelegd in de anterieure overeenkomst.

Voor het bepalen van de juiste norm voor fietsparkeren is dezelfde gebiedsindeling van toepassing als voor autoparkeren. De normen zijn derhalve gespecificeerd voor 3 zones. Voor het niet-wonen deel zijn de fietsnormen omgekeerd evenredig aan de autonormen. Daar waar de autoafhankelijkheid lager is (centrumgebied) wordt juist het gebruik van fietsen gestimuleerd en gefaciliteerd. Daar waar de autoafhankelijkheid hoger is (zone C) is het aandeel fiets in de verplaatsingen lager en is dus ook een lagere fietsparkeernorm van toepassing.

² Het Bouwbesluit stelt in artikel 4.31, lid 1, voor woningen een individuele fietsenberging verplicht van 5 m².

Bijlage 1 Begrippenlijst

Begrip	Toelichting
CROW	Nationaal kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur dat landelijke richtlijnen opstelt. Onder andere op het gebied van parkeernormering.
Koop- of huurovereenkomst	Een overeenkomst tussen de aanvrager en een private partij of de gemeente, waarin beschreven is hoeveel parkeerplaatsen beschikbaar zijn en op welke voorwaarden (waaronder in ieder geval op welke momenten de parkeerplaatsen toegankelijk zijn, hoe de parkeerplaatsen beschikbaar blijven gedurende de aanwezigheid van functies en hoe de overeenkomst overgaat op een nieuwe huurder/eigenaar van het betreffende pand).
Anterieure overeenkomst	Een privaatrechtelijke overeenkomst tussen initiatiefnemer (ontwikkelaar) en de gemeente die tot doel heeft om de afspraken met betrekking tot de gestelde parkeereis en de daaraan verbonden voorwaarden (beschikbaarheid e.d.) en eventuele kosten (die door de gemeente moeten worden gemaakt maar voor rekening van de initiatiefnemer komen) vast te leggen, voor zover deze afspraken niet binnen het publiekrechtelijk kader kunnen worden geborgd.
Parkeereis	Het totaal aan parkeerplaatsen waarvoor de initiatiefnemer van verbouw-, nieuwbouw- of transformatieprojecten verantwoordelijk is om te realiseren.
Parkeerkencijfers	De in de CROW publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren, van parkeerkencijfers naar parkeernormen' beschreven getallen op basis waarvan het benodigde aantal parkeerplaatsen bepaald kan worden.
Parkeerbehoefte	Het benodigd aantal parkeerplaatsen om de parkeervraag van een bepaalde functie te kunnen faciliteren.
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.
Aanwezigheidspercentage	De voor een functie op de verschillende periodes van de dag/week geldende benutting van de Normatieve parkeerbehoefte.
Maatgevende parkeerbehoefte	De maximale parkeerbehoefte van één of meerdere functies tezamen zoals deze gedurende een dagdeel in de week optreedt.

Bijlage 2 Ontwerpeisen voor stallingen fiets en scooter

Het gebruik van een stalling hangt sterk af van de kwaliteit, de bruikbaarheid en het comfort. Er zijn voorbeelden van stallingen waar fietsers onvoldoende gebruik van maken, terwijl er in de omgeving toch grote behoefte aan fietsparkeerplaatsen is. De aanwezigheid van een fietsenstalling is dus geen garantie dat hij goed wordt gebruikt. Er kunnen diverse redenen zijn voor tegenvallend gebruik van een stalling. Naast slechte vindbaarheid speelt slechte toegankelijkheid een rol: een moeizaam openende toegangsdeur, een te steile hellingbaan of een te steile trap met fietsgoot, lastig te nemen bochten, etc. Ook de routing binnen de stalling, de sociale veiligheid en de afmeting van de fietsparkeerplaatsen ende stabiliteit van de fiets in de aangeboden voorzieningen beïnvloeden het gebruik, evenals de(on)mogelijkheid om fietsen met bijzondere afmetingen te stallen (zie Leidraad Fietsparkeren, CROW publicatie 291, hoofdstuk 6)

De Leidraad Fietsparkeren gaat uitgebreid in op de kwaliteitsrichtlijnen voor fietsenstallingen. Hierna zijn de belangrijkste kwaliteitseisen opgenomen voor toegankelijkheid, inrichting en bruikbaarheid.

Toegankelijkheid

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

- Vanuit de openbare ruimte is de toegang van de stalling duidelijk zichtbaar en herkenbaar, gezien vanaf de aanrijroute richting bestemming(en).
- De stalling heeft bij voorkeur een voetgangsuitgang in de richting van de eindbestemming,
- 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.
- 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.)
- Het hellingspercentage van een hellingbaan is maximaal 22%; een trap heeft ideaal een hellingspercentage van 18%, met een aantrede van 500 mm en een optrede van 90 mm of met een aantrede van 600 mm en een optrede van 100 mm. Naast een trap horen fietsgoten, bij voorkeur aan beide zijden.
- Voor een stalling waar ook scooters, bakfietsen en andere zware fietsen in gestald worden kan geen trap worden toegepast. Het hellingpercentage moet zodanig zijn dat het hoogteverschil doorbakfietsen, elektrische fietsen en scooters zonder ondersteuning overbrugd kan worden
- Een gebruiker moet de toegang van een stalling gemakkelijk kunnen openen: automatisch, meteen eenvoudig te bedienen drukknop of chipkaartlezer.
- Voor bestemmingen voor kinderen moet rekening gehouden worden met het feit dat ze kleineren minder sterk zijn dan volwassenen. Denk bijvoorbeeld aan het hellingspercentage van de trap.

Inrichting en bruikbaarheid

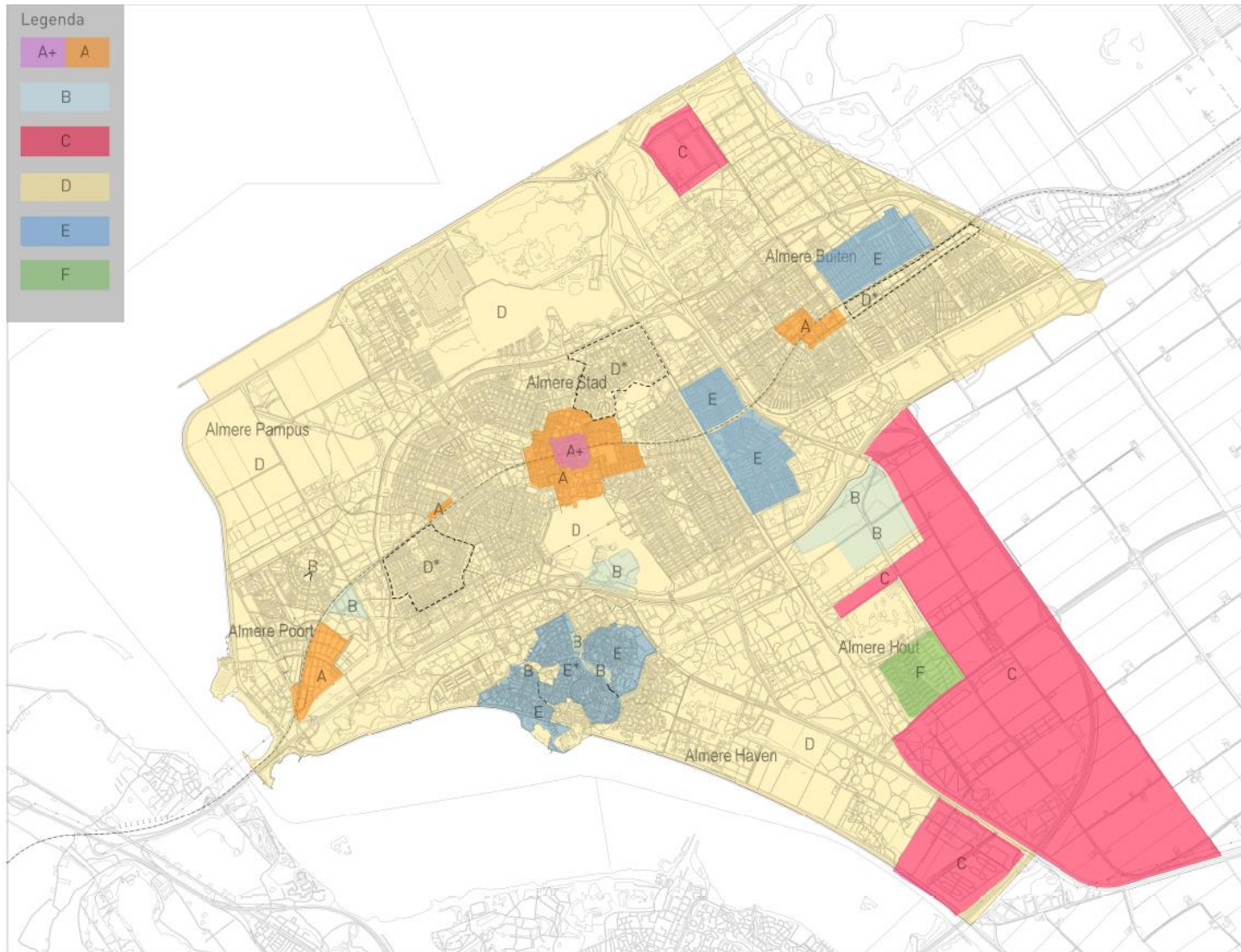
De belangrijkste kwaliteitseisen voor een goede inrichting en goed bruikbare fietsenstalling zijn:

- De stalling moet logisch en overzichtelijk zijn ingedeeld.
- Binnen en vanuit de fietsenstalling naar de bijbehorende bestemming is een logische, snelle en eenvoudige routing. Bij voorkeur kan men vanuit de stalling rechtstreeks (liefst binnendoor)doorlopen naar de bestemming, zonder terug te hoeven lopen door de stalling.
- De sociale veiligheid wordt gewaarborgd door een overzichtelijke inrichting, goede verlichtingen bij voorkeur daglichttoetreding. Als een stalling openbaar toegankelijk is kan (camera)toezicht of bewaking overwogen worden.

- Gebruikers moeten elkaar in de verkeersruimtes van de stalling kunnen passeren.
- Stallingssystemen voor fietsen moeten voldoen aan de eisen van Fietsparkeur (zie www.fietsparkeur.nl voor meer informatie) of zijn gelijkwaardig daaraan, met een hart op hart afstand van minimaal 400 mm.
- 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.
- De hart-op-hart afstand tussen twee fietsparkeerplaatsen bij een stallingstelsel op gelijk niveau is minimaal 800 mm breed;
- 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;
- De stalling moet voldoende parkeermogelijkheden bieden voor fietsen die afwijken van de standaard maten:
 - minimaal 5% van de plaatsen is geschikt voor bakfietsen of andere fietsen met sterk afwijkende maten (vakken minimaal 100 mm breed);
 - minimaal 15% van de plaatsen is geschikt voor fietsen die niet in een standaard fietsenrek passen (hart-op-hart afstand minimaal 500 mm)¹⁵;
- 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.
- De stalling biedt oplaadmogelijkheden voor elektrische tweewielers.
- De netto-afmetingen van een scooter parkeerplek in een gebouwde stalling zijn minimaal 750 mm breed x 1800 mm lang.

Nb. Stallingen waar scooters met verbrandingsmotoren mogen staan, moeten aan de geldende milieu- en bouwvoorschriften voldoen, waaronder eisen aan de veiligheid (brand), aan installaties (ventilatie van (rook)gassen) en aan de kwaliteit van de vloerafwerking (vloestofdichtheid).

Bijlage 3 Gebiedsindeling & auto- en fietsparkeernormen Almere



Autoparkeernormen

Parkeernormen Almere datum: 1 oktober 2020				Gemeente Almere								
Wonen	Type woning	Oppervlakte (gbo)		Eenheid	AUTO							
		van	tot		Zone A+	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D/D*	Zone E/E*	Zone F	
				Parkeernorm totaal aandeel bezoek 0,1	Parkeernorm totaal aandeel bezoek 0,15	Parkeernorm totaal aandeel bezoek 0,2	Parkeernorm totaal aandeel bezoek 0,3	Parkeernorm totaal aandeel bezoek 0,3	Parkeernorm totaal aandeel bezoek 0,3		Parkeernorm totaal aandeel bezoek 0,3	
grondgebonden	Koop	> 120 m2		per woning	1,3	1,5	1,9	2,2	2,1	1,5 openbaar óf 1 op eigen terrein + 0,75 openbaar /1,5*		2,0
grondgebonden	Koop	90 m2	120 m2	per woning	1,2	1,4	1,8	2,1	1,8	1,5 openbaar óf 1 op eigen terrein + 0,75 openbaar /1,5*		2,0
grondgebonden	Koop	< 90 m2		per woning	0,9	1,2	1,4	1,6	1,8	1,5 openbaar óf 1 op eigen terrein + 0,75 openbaar /1,5*		2,0
grondgebonden	Huur	> 120 m2		per woning	1,0	1,3	1,7	1,9	1,8	1,5 openbaar óf 1 op eigen terrein + 0,75 openbaar /1,5*		2,0
grondgebonden	Huur	< 120 m2		per woning	0,7	1,0	1,4	1,7	1,8	1,5 openbaar óf 1 op eigen terrein + 0,75 openbaar /1,5*		2,0
grondgebonden	Gereguleerde huur	< liberaal.grens		per woning	0,6	0,9	1,1	1,3	1,5	1,5 openbaar óf 1 op eigen terrein + 0,75 openbaar /1,5*		-
niet-grondgebonden	Koop	> 90 m2		per woning	1,2	1,4	1,8	2,1	1,9	1,5 openbaar óf 1 op eigen terrein + 0,75 openbaar /1,75*		-
niet-grondgebonden	Koop	60 m2	90 m2	per woning	1,1	1,3	1,7	2,0	1,5	1,25 openbaar óf 1 op eigen terrein + 0,5 openbaar /1,25*		-
niet-grondgebonden	Koop	< 60 m2		per woning	0,8	1,1	1,3	1,5	1,5	1,0		-
niet-grondgebonden	Huur	> 90 m2		per woning	0,9	1,2	1,6	1,8	1,7	1,5 openbaar óf 1 op eigen terrein + 0,75 openbaar /1,75*		-
niet-grondgebonden	Huur	< 90 m2		per woning	0,6	0,9	1,3	1,6	1,3/1,5*	1,25 openbaar óf 1 op eigen terrein + 0,5 openbaar /1,25*		-
niet-grondgebonden	Gereguleerde huur	< liberaal.grens		per woning	0,5	0,8	1,0	1,2	1,0	1,0		-
overig	1 kamer appartement (zelfstandig)	< 40 m2		per woning	0,3	0,6	0,8	1,0	0,7	-		-
overig	Kamerverhuur	< 40 m2		per kamer	0,1	0,3	0,7	0,8	0,7	-		-
overig	Aanleunwoning, serviceflat, zelfstandige woning met beperkte zorgvoorziening			per woning	0,2	0,5	1,1	1,2	1,1	-		-
overig	Zorgwoning (t.b.v. bezoek en personeel)			per woning	0,2	0,5	0,5	0,5	0,7	0,6		-
overig	Tiny houses	< 50 m2		per woning	0,2	0,4	0,6	0,7	1,0	-		-

*) De normen met een asterisk gelden uitsluitend in de corresponderende zones die op de kaart met een asterisk zijn aangeduid

Parkeernormen Almere			Zone A+ / A	Zone B	Zone C	Zone D/D*	Zone E/E*	Zone F
Werken	Functie	Eenheid	Parkeernorm totaal	Parkeernorm totaal	Parkeernorm totaal	Parkeernorm totaal	Parkeernorm totaal	Parkeernorm totaal
	Kantoor zonder baliefunctie	100 m2 bvo	1,1	1,9	2,5	1,8	1,8	-
	Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	100 m2 bvo	1,5	2,3	3,5	2,4	2,4	-
	Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief	100 m2 bvo	1,3	1,9	2,3	2,3	2,3	-
	Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief	100 m2 bvo	0,6	0,8	1,0	0,7	1,2	-
	Bedrijfsverzamelgebouw	100 m2 bvo	1,3	2,8	3,0	3,0	1,7	-

Parkeernormen Almere			Zone A+ / A	Zone B	Zone C	Zone D/D*	Zone E/E*	Zone F
Winkelen	Functie	Eenheid	Parkeernorm totaal	Parkeernorm totaal	Parkeernorm totaal	Parkeernorm totaal	Parkeernorm totaal	Parkeernorm totaal
	Buurtsupermarkt	100 m2 bvo	1,9	2,7	4,1	4,2	-	-
	Discountsupermarkt	100 m2 bvo	4,3	4,9	7,5	7,1	-	-
	Fullservice supermarkt (laag en middellaag prijsniveau)	100 m2 bvo	2,6	4,3	5,9	6,1	5,0	-
	Fullservice supermarkt (middelhoog en hoog prijsniveau)	100 m2 bvo				5,6		
	Groothandel in levensmiddelen	100 m2 bvo	5,7	6,4	7,1	7,0	-	-
	Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum > 175.000 inwoners	100 m2 bvo	3,3	-	-	-	-	-
	Buurt- en dorpscentrum	100 m2 bvo	2,2	3,1	4,0	4,5	-	-
	Wijkcentrum (klein)	100 m2 bvo	2,5	3,7	4,9	5,2	-	-
	Wijkcentrum (gemiddeld)	100 m2 bvo	3,3	4,4	5,5	5,8	-	-
	Wijkcentrum (groot)	100 m2 bvo	3,5	4,8	6,1	6,4	-	-
	Stadsdeelcentrum	100 m2 bvo	3,6	5,2	6,8	6,9	-	-
	Kringloopwinkel	100 m2 bvo	0,8	1,2	1,9	1,7	1,7	-
	Bruin- en witgoedzaken	100 m2 bvo	3,6	5,8	8,1	7,7	-	-
	Woonwarenhuis/woonwinkel	100 m2 bvo	1,1	1,6	1,9	1,8	-	-
	Woonwarenhuis (zeer groot)	100 m2 bvo	-	-	5,2	5,2	-	-
	Meubelboulevard/woonboulevard	100 m2 bvo	-	2,0	2,5	2,4	-	-
	Winkelboulevard	100 m2 bvo	-	3,7	4,4	4,0	-	-
	Outletcentrum	100 m2 bvo	-	9,2	10,4	10,1	-	-
	Bouwmarkt	100 m2 bvo	-	1,8	2,4	2,4	-	-
	Tuincentrum (inclusief buitenruimte)	100 m2 bvo	-	2,2	2,6	2,7	-	-
	Groencentrum (inclusief buitenruimte)	100 m2 bvo	-	2,2	2,6	2,7	-	-

Parkeernormen Almere			Zone A+ / A	Zone B	Zone C	Zone D/D*	Zone E/E*	Zone F
Sport, Cultuur en ontspanning	Functie	Eenheid	Parkeernorm totaal	Parkeernorm totaal	Parkeernorm totaal	Parkeernorm totaal	Parkeernorm totaal	Parkeernorm totaal
	Bibliotheek	100 m2 bvo	0,5	0,8	1,1	1,2	-	-
	Museum	100 m2 bvo	0,5	0,8	1,1	1,0	-	-
	Bioscoop	100 m2 bvo	3,2	8,0	11,1	11,4	-	-
	Filmtheater/filmhuis	100 m2 bvo	2,6	5,3	7,9	8,3	-	-
	Theater/schouwburg	100 m2 bvo	7,3	8,0	9,3	10,7	-	-
	Musicaltheater	100 m2 bvo	2,9	3,4	4,0	4,2	-	-
	Casino	100 m2 bvo	5,7	6,1	6,5	6,7	-	-
	Wijkgebouw	100 m2 bvo	1,5	2,2	2,9	2,9	2,9	-
	Bowlingcentrum	bowlingbaan	1,6	2,3	2,8	3,3	-	-
	Biljartcentrum/snookercentrum	tafel	0,8	1,1	1,3	1,5	-	-
	Dansstudio	100 m2 bvo	1,5	3,9	5,5	5,6	-	-
	Fitnessstudio/sportschool	100 m2 bvo	1,4	3,4	4,8	4,9	4,9	-
	Fitnesscentrum	100 m2 bvo	1,7	4,5	6,3	6,4	-	-
	Wellnesscentrum	100 m2 bvo	3,3	6,3	9,3	9,3	-	-
	Sauna/hammam	100 m2 bvo	2,5	4,6	6,7	6,7	-	-
	Sporthal	100 m2 bvo	1,4	2,1	2,8	2,8	-	-
	Sportzaal		1,0	1,9	2,8	2,8	2,8	-
	Tennisbaan/hal	baan	0,3	0,4	0,5	2,9	2,9	-
	Squashbaan/hal	baan	1,6	2,4	2,7	1,9	-	-
	Zwembad (overdekt)/zwemparadijs	100 m2 bassin	9,9	10,7	11,5	11,9	-	-
	Zwembad (openlucht)	100 m2 bassin	7,3	10,1	12,9	13,2	-	-
	Sportveld	Ha. netto terrein	15,0	20,0	25,0	25,6	-	-
	Stadion	zitplaats	0,1	0,2	0,2	0,2	-	-
	Kunstijsbaan (<400 meter)	100 m2 bvo	1,1	1,5	1,8	1,8	-	-
	Kunstijsbaan (400 meter)	100 m2 bvo	2,2	2,5	2,8	2,5	-	-
	Skihal	100m2 sneeuw	4,0	4,7	5,4	5,4	-	-
	Jachthaven	ligplaats	0,7	0,7	0,7	0,7	-	-
	Golfoefencentrum	totaal	-	-	53,1	50,0	-	-
	Golfbaan (18 holes)	18 holes, 60 ha	-	-	106,0	100,0	-	-
	Indoorspeeltuin/kinderspeelhal					7,4		
	- gemiddeld en kleiner	100 m2 bvo	2,9	3,9	5,2	-	-	-
	- groot	100 m2 bvo	3,5	4,6	5,6	-	-	-
	- zeer groot	100 m2 bvo	3,7	5,3	5,9	-	-	-
	Manege	box	0,3	0,3	0,3	0,5	-	-
	Dierenpark, Attractie- en pretpark	ha. netto terrein	6,0	8,0	10,0	11,4	-	-
	Volkstuin	10 tuinen	1,1	1,2	1,3	1,4	-	-

Parkeernormen Almere			Zone A+ / A	Zone B	Zone C	Zone D/D*	Zone E/E*	Zone F
Horeca en (verblijfs)recreatie	Functie	Eenheid	Parkeernorm totaal	Parkeernorm totaal	Parkeernorm totaal	Parkeernorm totaal	Parkeernorm totaal	Parkeernorm totaal
	Camping (kampeertrein)	standplaats	-	-	1,2	1,2	-	-
	Bungalowpark (huisjescomplex)	bungalow	-	-	2,1	1,6	-	-
	Budgethotel/hostel	10 kamers	0,4	0,8	2,5	2,3	-	-
	Hotel (gemiddelde prijsklasse)	10 kamers	2,0	3,3	5,2	4,9	-	-
	Luxe hotel	10 kamers	5,0	7,9	11,0	6,9	-	-
	Café/bar/cafeteria	100 m2 bvo	4,0	6,0	8,0	6,7	6,7	-
	Restaurant	100 m2 bvo	8,0	9,0	15,0	13,3	13,3	-
	Discotheek	100 m2 bvo	6,1	13,9	20,9	19,4	-	-
	Evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw	100 m2 bvo	5,0	9,5	11,0	9,5	-	-
	Zalenverhuur (met regulier gebruik t.b.v. feesten, muziek-, dansevenementen)	100 m2 bvo	6,5	9,5	11,0	9,5	-	-
	Zalenverhuur (zonder regulier gebruik t.b.v. feesten, muziek-, dansevenementen)	100 m2 bvo	3,0	5,0	5,0	5,0	-	-

Parkeernormen Almere			Zone A+ / A	Zone B	Zone C	Zone D/D*	Zone E/E*	Zone F
Gezondheidszorg	Functie	Eenheid	Parkeernorm totaal	Parkeernorm totaal	Parkeernorm totaal	Parkeernorm totaal	Parkeernorm totaal	Parkeernorm totaal
	Huisartsenpraktijk/centrum	behandelkamer	2,0	2,4	3,2	3,0	-	-
	Apotheek	apothek	2,2	2,7	3,3	3,2	-	-
	Fysiotherapiepraktijk/centrum	behandelkamer	1,2	1,4	1,9	1,9	-	-
	Consultatiebureau	behandelkamer	1,2	1,5	2,0	2,0	-	-
	Consultatiebureau voor ouderen	behandelkamer	1,3	1,6	2,0	1,9	-	-
	Tandartsenpraktijk/centrum	behandelkamer	1,5	1,9	2,5	2,5	2,5	-
	Gezondheidscentrum	behandelkamer	1,5	1,8	2,4	2,3	2,0	-
	Ziekenhuis	100 m2 bvo	1,4	1,6	1,9	1,7	-	-
	Crematorium	gelijktijdige plechtigheid	35,1	35,1	35,1	33,0	-	-
	Begraafplaats	gelijktijdige plechtigheid	36,6	36,6	36,6	35,0	-	-
	Penitentiaireinrichting	10 cellen	1,6	2,1	3,2	3,4	-	-
	Religiegebouw	bid-/zitplaats	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	-
	Verpleeg- en verzorgingstehuis	wooneenheid	0,6	0,7	0,7	0,7	-	-

Parkeernormen Almere			Zone A+ / A	Zone B	Zone C	Zone D/D*	Zone E/E*	Zone F
Onderwijs	Functie	Eenheid	Parkeernorm totaal	Parkeernorm totaal	Parkeernorm totaal	Parkeernorm totaal	Parkeernorm totaal	Parkeernorm totaal
	Kinderdagverblijf (crèche)	100 m2 bvo	rekentool	rekentool	rekentool	rekentool	1,2 + K&R	-
	Basisschool	leslokaal	rekentool	rekentool	rekentool	rekentool	1,0 + K&R	-
	Middelbare school	100 leerlingen	4,3	5,5	5,9	5,0	-	-
	ROC	100 leerlingen	5,2	6,4	6,9	5,9	-	-
	Hogeschool	100 studenten	10,3	12,0	12,9	10,9	-	-
	Universiteit	100 studenten	13,7	17,2	18,7	15,9	-	-
	Avondonderwijs of vrijetijdsonderwijs	10 studenten	5,0	6,6	7,8	6,7	-	-
	- cursus aan huis							
	- workshops							

Fietsparkeernormen

Parkeernormen Almere				Gemeente Almere				
datum: 1 oktober 2020								
Wonen	Type woning	Oppervlakte (gbo)		Eenheid	FIETS			
		van	tot		Zone A+/A	Zone B	Zone C	
grondgebonden	Koop	> 120 m2		per woning	Parkeernorm totaal	Parkeernorm totaal	Parkeernorm totaal	
grondgebonden	Koop	90 m2	120 m2	per woning	<p>Voor de fietsparkeernormen bij woningen wordt verwezen naar artikel 4.30 van het Bouwbesluit 2012. Na de inwerkingtreding van de Omgevingswet zullen de fietsparkeernormen voor woningen uit het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl) van kracht zijn.</p>			
grondgebonden	Koop	< 90 m2		per woning				
grondgebonden	Huur	> 120 m2		per woning				
grondgebonden	Huur	< 120 m2		per woning				
grondgebonden	Gereguleerde huur	< liberal.grens		per woning				
niet-grondgebonden	Koop	> 90 m2		per woning				
niet-grondgebonden	Koop	60 m2	90 m2	per woning				
niet-grondgebonden	Koop	< 60 m2		per woning				
niet-grondgebonden	Huur	> 90 m2		per woning				
niet-grondgebonden	Huur	< 90 m2		per woning				
niet-grondgebonden	Gereguleerde huur	< liberal.grens		per woning				
overig	1 kamer appartement (zelfstandig)	< 40 m2		per woning				
overig	Kamerverhuur	< 40 m2		per kamer				
overig	Aanleunwoning, serviceflat, zelfstandige woning met beperkte zorgvoorziening			per woning				
overig	Zorgwoning (t.b.v. bezoek en personeel)			per woning				
overig	Tiny houses	< 50 m2		per woning				

Parkeernormen Almere				Zone A+/A			
Werken	Functie	Eenheid		Zone A+/A	Zone B	Zone C	
	Kantoor zonder baliefunctie	100 m2 bvo		2,9	2,0	1,5	
	Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	100 m2 bvo		2,9	2,0	1,5	+ 6 ppl per balie t.b.v. bezoekers (minimum 10 plaatsen)
	Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief	100 m2 bvo					
	Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief	100 m2 bvo					
	Bedrijfsverzamelgebouw	100 m2 bvo		2,9	2,0	1,5	

Parkeernormen Almere			Zone A+/A	Zone B	Zone C	
Winkelen	Functie	Eenheid	Parkeernorm totaal	Parkeernorm totaal	Parkeernorm totaal	
	Buurtsupermarkt	100 m2 bvo				
	Discountsupermarkt	100 m2 bvo				
	Fullservice supermarkt (laag en middellaag prijsniveau)	100 m2 bvo				
	Fullservice supermarkt (middelhoog en hoog prijsniveau)	100 m2 bvo				
	Groothandel in levensmiddelen	100 m2 bvo				
	Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum > 175.000 inwoners	100 m2 bvo				
	Buurt- en dorpscentrum	100 m2 bvo				
	Wijkcentrum (klein)	100 m2 bvo				
	Wijkcentrum (gemiddeld)	100 m2 bvo				
	Wijkcentrum (groot)	100 m2 bvo				
	Stadsdeelcentrum	100 m2 bvo				
	Kringloopwinkel	100 m2 bvo				
	Bruin- en witgoedzaken	100 m2 bvo				
	Woonwarenhuis/woonwinkel	100 m2 bvo				
	Woonwarenhuis (zeer groot)	100 m2 bvo				
	Meubelboulevard/woonboulevard	100 m2 bvo				
	Winkelboulevard	100 m2 bvo				
	Outletcentrum	100 m2 bvo				
	Bouwmarkt	100 m2 bvo				
	Tuincentrum (inclusief buitenruimte)	100 m2 bvo				
	Groencentrum (inclusief buitenruimte)	100 m2 bvo				
			4,3	3,0	2,2	
			-			
			4,0	-	-	
			3,6	2,8	2,0	
			4,0	2,8	2,0	
			0,4	0,3	0,2	
			0,6	0,4	0,3	
			0,6	0,4	0,3	

Parkeernormen Almere			Zone A+/A	Zone B	Zone C	
Sport, Cultuur en ontspanning	Functie	Eenheid	Parkeernorm totaal	Parkeernorm totaal	Parkeernorm totaal	
	Bibliotheek	100 m2 bvo	5	3,5	2,5	
	Museum	100 m2 bvo	1,4	1	0,7	
	Bioscoop	100 m2 bvo	12	8,4	6	
	Filmtheater/filmhuis	100 m2 bvo				
	Theater/schouwburg	100 m2 bvo	38	27	19	
	Musicaltheater	100 m2 bvo				
	Casino	100 m2 bvo				
	Wijkgebouw	100 m2 bvo				
	Bowlingcentrum	bowlingbaan				
	Biljartcentrum/snookercentrum	tafel				
	Dansstudio	100 m2 bvo				
	Fitnessstudio/sportschool	100 m2 bvo				
	Fitnesscentrum	100 m2 bvo	8	5,6	4	
	Wellnesscentrum	100 m2 bvo				
	Sauna/hammam	100 m2 bvo				
	Sporthal	100 m2 bvo				
	Sportzaal		6,2	4,8	3,1	
	Tennisbaan/hal	baan				
	Squashbaan/hal	baan				
	Zwembad (overdekt)/zwemparadijs	100 m2 bassin	32	22	16	
	Zwembad (openlucht)	100 m2 bassin				
	Sportveld	Ha. netto terrein				
	Stadion	zitplaats				
	Kunstijsbaan (<400 meter)	100 m2 bvo				
	Kunstijsbaan (400 meter)	100 m2 bvo				
	Skihal	100m2 sneeuw				
	Jachthaven	ligplaats				
	Golfoefencentrum	totaal				
	Golfbaan (18 holes)	18 holes, 60 ha				
	Indoorspeeltuin/kinderspeelhal					
	- gemiddeld en kleiner	100 m2 bvo				
	- groot	100 m2 bvo				
	- zeer groot	100 m2 bvo				
	Manege	box				
	Dierenpark, Attractie- en pretpark	ha. netto terrein				
	Volkstuin	10 tuinen				

Parkeernormen Almere			Zone A+/A	Zone B	Zone C	
Horeca en (verblijfs)recreatie	Functie	Eenheid	Parkeernorm totaal	Parkeernorm totaal	Parkeernorm totaal	
	Camping (kampeertrein)	standplaats				
	Bungalowpark (huisjescomplex)	bungalow				
	Budgethotel/hostel	10 kamers				
	Hotel (gemiddelde prijsklasse)	10 kamers	0,4	0,3	0,2	
	Luxe hotel	10 kamers				
	Café/bar/cafetaria	100 m2 bvo	20	14	10	
	Restaurant	100 m2 bvo	20	14	10	
	Discotheek	100 m2 bvo	20	14	10	
	Evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw	100 m2 bvo	20	14	10	
	Zalenverhuur (met regulier gebruik t.b.v. feesten, muziek-, dansevenementen)	100 m2 bvo	20	14	10	
	Zalenverhuur (zonder regulier gebruik t.b.v. feesten, muziek-, dansevenementen)	100 m2 bvo	12	8	6	

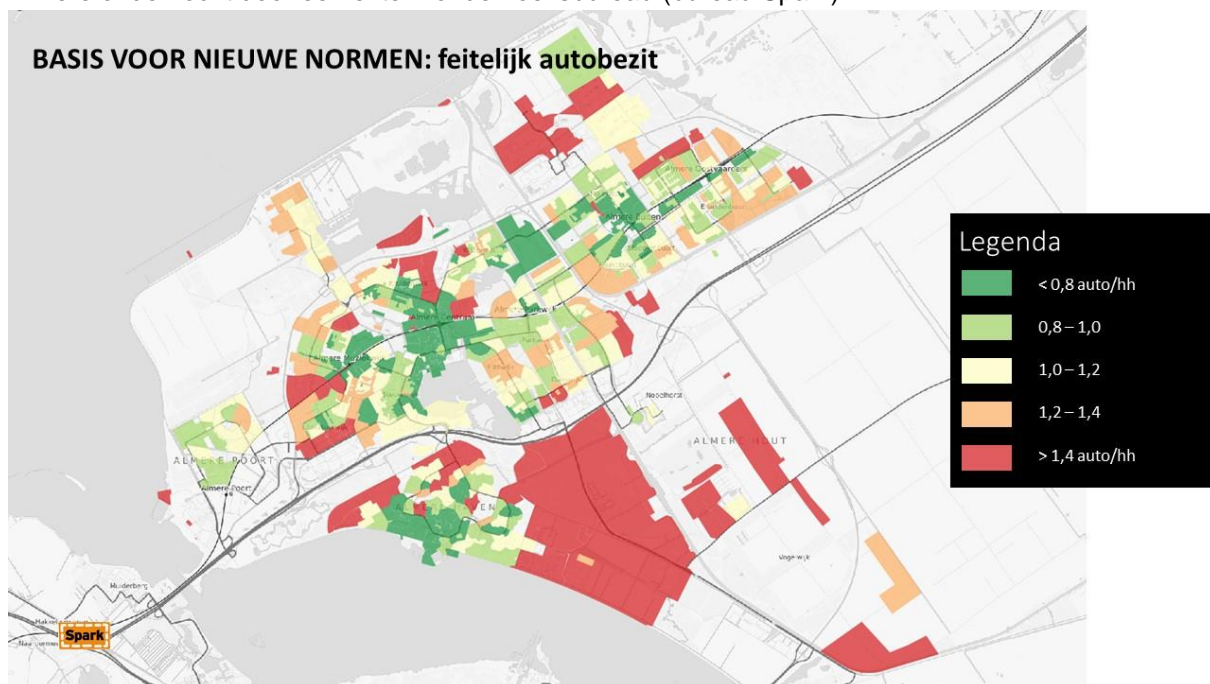
Parkeernormen Almere			Zone A+/A	Zone B	Zone C	
Gezondheidszorg	Functie	Eenheid	Parkeernorm totaal	Parkeernorm totaal	Parkeernorm totaal	
	Huisartsenpraktijk/centrum	behandelkamer				
	Apotheek	apothek				
	Fysiotherapiepraktijk/centrum	behandelkamer				
	Consultatiebureau	behandelkamer				
	Consultatiebureau voor ouderen	behandelkamer				
	Tandartsenpraktijk/centrum	behandelkamer				
	Gezondheidscentrum	behandelkamer	4,0	2,8	2,0	
	Ziekenhuis	100 m2 bvo	1,4	1,0	0,7	
	Crematorium	gelijktijdige plechtigheid				
	Begraafplaats	gelijktijdige plechtigheid				
	Penitentiaireinrichting	10 cellen				
	Religiegebouw	bid-/zitplaats				
	Verpleeg- en verzorgingstehuis	wooneenheid				

Parkeernormen Almere			Zone A+/A	Zone B	Zone C	
Onderwijs	Functie	Eenheid	Parkeernorm totaal	Parkeernorm totaal	Parkeernorm totaal	
	Kinderdagverblijf (crèche)	100 m2 bvo				
	Basisschool	leslokaal	3,0	3,0	3,0	per 10 leerlingen
	Middelbare school	100 leerlingen	9,0	9,0	9,0	per 10 leerlingen
	ROC	100 leerlingen	13,0	13,0	13,0	
	Hogeschool	100 studenten				
	Universiteit	100 studenten				
	Avondonderwijs of vrijetijdsonderwijs	10 studenten				
	- cursus aan huis					
	- workshops					

Bijlage 4 Toelichting onderzoek parkeernormering

Voor de gebieden waar wel nieuwe ontwikkelingen gaande zijn, blijven de kencijfers van het CROW de basis. Het zelf opstellen van een nieuwe normering voor heel Almere is – gezien de jarenlange ervaring en onderzoek van het CROW – niet nodig; het volstaat om te kijken of er aanleiding is om in Almere van de kencijfers af te wijken. Hiervoor is het niet nodig om deze vergelijking te doen voor alle buurten in Almere: als in een aantal representatieve buurten het feitelijke autobezit overeenkomt met het kencijfer van het CROW dat daar van toepassing zou zijn, dan kan geconcludeerd worden dat kencijfers van het CROW een goede basis zijn voor de parkeernormen in Almere.

De vergelijking begint met het in kaart brengen van het feitelijke autobezit. Dit is voor heel Almere onderzocht door een extern onderzoeksbureau (bureau Spark):

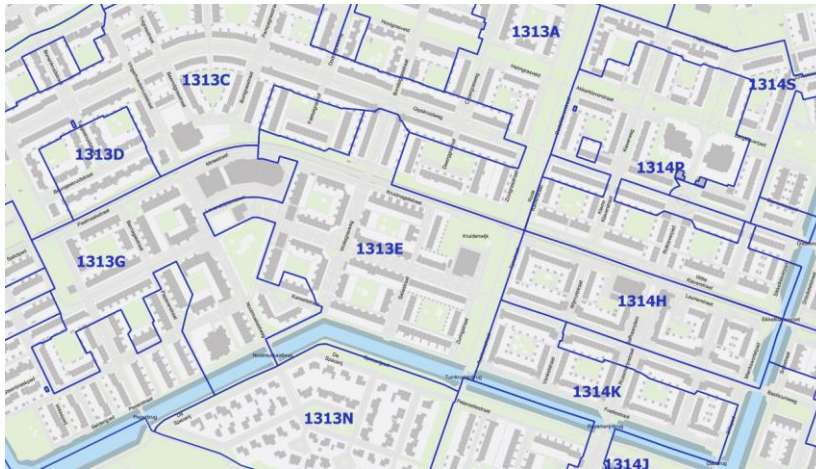


Afbeelding 1: het gemiddelde feitelijke autobezit in Almere per postcode-5 (vier cijfers en 1 letter) gebied: aantal geregistreerde auto's op de adressen in het postcode 5 gebied, gedeeld door het aantal adressen in het postcode 5 gebied

Uit dit onderzoek kan opgemaakt worden dat naarmate de afstand tot OV en commerciële voorzieningen toeneemt, het gemiddelde autobezit toeneemt. Het gemiddelde autobezit is het laagst nabij stations en in/rond winkelcentra. Op basis van deze bevindingen kan Almere ingedeeld worden in grofweg 3 gebieden: gebieden waar de autoafhankelijkheid laag is vanwege de nabijheid van goed openbaar vervoer en een hoog voorzieningenniveau (groen), gebieden waar de autoafhankelijkheid hoog is vanwege de grote afstand tot (OV-)voorzieningen (rood) en gebieden die daar tussenin zitten (lichtgroen, geel en oranje).

Wat niet uit deze bevindingen kan worden opgemaakt, is het feitelijke autobezit per woningtype. In nagenoeg alle postcode-5 gebieden zijn meerdere soorten woningtypen aanwezig, die elk hun eigen parkeerbehoefte kennen. Zo is bekend dat bewoners van woningen in de dure koopsector meer auto's hebben dan bewoners van gereguleerde huurwoningen. In een gebied waar beide woningtypen vertegenwoordigd zijn, geeft het feitelijke autobezit voor het gehele gebied een vertekend beeld. Het hoge feitelijke autobezit bij dure koopwoningen wordt namelijk gecompenseerd door het lage feitelijke autobezit bij gereguleerde huurwoningen. In

bovenstaande kaart is dan ook gezocht naar postcode-5 gebieden waar uitsluitend 1 woningtype aanwezig is. Het feitelijk autobezit is daar 100% toe te wijzen aan dat woningtype.



Afbeelding 2: voorbeeld van begrenzing postcode-5 gebieden in Kruidenwijk

Om de vergelijking met de kencijfers van het CROW optimaal te kunnen verrichten, is ook gekeken of deze buurten met homogene woningsamenstelling te vinden zijn in de drie eerder genoemde gebiedstypen die in Almere op basis van autoafhankelijkheid zijn te onderscheiden. Er zijn 9 buurten gevonden, die aan deze criteria voldoen. In de tabel hieronder is aangegeven welke postcode-5 gebieden dit betreffen, welk autoafhankelijkheidsprofiel het gebied heeft en welk woningtype in dat gebied aanwezig is:

		auto afhankelijkheid	vrije sector koop - duur	vrije sector koop - midden	vrije sector koop - goedkoop	vrije sector huur	sociale huur
1538 E	Koobos	rood	1,81				
1314 W	Markerkant	geel				0,68	
1316 C	Markerkant	geel			1,11		
1317 C	Waterwijk	geel			0,98		
1318 E	Hordeloop e.o.	geel					0,54
1323 G	Muziekwijk Zuid	groen		1,16			
1324 H	Stedenwijk	groen			0,7		
1325 A	Odeonstraat	groen					0,2
1333 Z	Leuvenhorststraat	geel		1,38			

Tabel 2: uitkomsten onderzoek gemiddeld autobezit in wijken met homogene woningtypering

In de tabel zijn ook de uitkomsten van het onderzoek opgenomen.

De vergelijking tussen het feitelijke autobezit en de kencijfers van het CROW is nu mogelijk op het niveau van de woningtypering. Er is alleen nog een verschil tussen de categorisering die het CROW aanhoudt in stedelijkheidsgraad/gebiedstype en de gebieden die in Almere worden onderscheiden op basis van autoafhankelijkheid. Zoals in de voorgaande paragraaf is uiteengezet, zijn er volgens het CROW 20 soorten gebieden te onderscheiden (5 niveaus van stedelijkheid, met daarin 4 gebiedstypen). De 3 gebiedstypen van Almere vallen ergens in binnen die 20 categorieën. Er is daarom eerst gekeken hoe de 3 gebieden objectief gekarakteriseerd en begrensd kunnen worden. Dit heeft geleid tot het volgende overzicht:

Centrumgebieden (Zone A), een gebied met een lage autoafhankelijkheid dat zich kenmerkt door:

- een treinstation in de directe nabijheid
- een aansluiting op het stadsbusstelsel
- een goede aanwezigheid van fietsinfrastructuur en stallingen
- een stevig aanbod aan voorzieningen.
- lager aandeel bezoekersparkeren

Woonwijken (Zone B), een gebied met een gemiddelde autoafhankelijkheid dat zich kenmerkt door:

- een aansluiting op het stadsbusstelsel
- een goede aanwezigheid van fietsinfrastructuur
- een voldoende aanbod aan dagelijkse voorzieningen.
- gemiddeld aandeel bezoekersparkeren

Woonwijken 'op afstand' (Zone C), een gebied met een hoge autoafhankelijkheid dat zich kenmerkt door:

- nauwelijks openbaar vervoer in de directe nabijheid
- een beperkte aanwezigheid van fietsinfrastructuur
- een niet of nauwelijks aanwezig aanbod aan dagelijkse voorzieningen.
- hoger aandeel bezoekersparkeren

De grens tussen zones A en B is gelegd op ca. 600 – 800 m (loopafstand) vanaf het station. En daarbij is gekeken naar een logische en natuurlijke grens zoals bijvoorbeeld water, een dreef of een busbaan. Bij zone A+ is een logische en natuurlijke grens gezocht, waarbij een loopafstand van 300 meter het uitgangspunt is. De grens tussen zone B en C is gelegd op de locaties waar een stadsbus rijdt of die op fietsafstand van een station zijn of waar voorzieningen zijn.

Op basis van deze karakterisering en begrenzing is vastgesteld dat in zone A een stedelijkheidsgraad 'sterk stedelijk' aanwezig is, met gebiedstype 'centrum'. Voor de woonwijken in zone B is stedelijkheidsgraad 'matig stedelijk' met gebiedstype 'schil' aangehouden en voor de woonwijken op afstand in zone C 'weinig stedelijk' met 'rest bebouwde kom'.

Hieronder is voor 3 buurten aangegeven welke bandbreedte in de kencijfers van het CROW van toepassing zou zijn. In de kencijfers zit een bezoekersaandeel van 0,3 parkeerplaats per woning opgenomen. Omdat bezoekersparkeren niet uit het onderzoek naar feitelijk autobezit naar voren komt (deze auto's staan niet geregistreerd op de adressen in het postcode-5 gebied), moet voor een goede vergelijking van de onderstaande kencijfers 0,3 afgetrokken worden

Koibos: vrije sector koop duur, in gebied met hoge autoafhankelijkheid

Koop, huis, vrijstaand								
	Parkeerkcijfers (per woning)							
	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied	
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.
Zeer sterk stedelijk	1,1	1,9	1,3	2,1	1,6	2,4	1,9	2,7
Sterk stedelijk	1,2	2,0	1,4	2,2	1,7	2,5	2,0	2,8
Matig stedelijk	1,4	2,2	1,5	2,3	1,8	2,6	2,0	2,8
Weinig stedelijk	1,4	2,2	1,7	2,5	1,9	2,7	2,0	2,8
Niet stedelijk	1,4	2,2	1,7	2,5	1,9	2,7	2,0	2,8

In deze buurt zou een bandbreedte van 1,6 tot 2,4 auto's per huishouden verwacht mogen worden. Het feitelijk autobezit van 1,81 auto's per huishouden in Kooibos past binnen deze bandbreedte. De norm voor vrije sector koopwoningen is in het dure segment in zone C dan ook 2,2 parkeerplaats per woning: 1,9 (1,81 naar boven afgerond) bewonersparkeren + 0,3 bezoekersparkeren.

Leuvenhorststraat: vrije sector koop – middensegment, in gebied met gemiddelde autoafhankelijkheid

Koop, huis, tussen/hoek								
	Parkeerkcijfers (per woning)							
	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied	
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.
Zeer sterk stedelijk	0,9	1,7	1,1	1,9	1,3	2,1	1,5	2,3
Sterk stedelijk	1,0	1,8	1,2	2,0	1,4	2,2	1,6	2,4
Matig stedelijk	1,1	1,9	1,3	2,1	1,5	2,3	1,6	2,4
Weinig stedelijk	1,1	1,9	1,4	2,2	1,6	2,4	1,6	2,4
Niet stedelijk	1,1	1,9	1,4	2,2	1,6	2,4	1,6	2,4

Voor deze buurt geldt een bandbreedte van 1,0 tot 1,8 voor het bewonersparkeren. Feitelijk is 1,38 auto's per huishouden aanwezig. Hiermee is het feitelijk autobezit precies op het midden van de bandbreedte van de van toepassing zijnde kencijfers. In de tabel met normen voor zone B is voor dit woningtype een norm opgenomen van 1,6 bewonersparkeren en 0,2 bezoekersparkeren. De norm is daarmee 0,2 pp per woning hoger dan op basis van het autobezit verwacht mag worden. Dit is gedaan de delen van woonwijken die op een iets grotere afstand van (OV-)voorzieningen zijn gelegen, maar nog niet in zone C zitten, te laten voorzien in voldoende parkeergelegenheid.

Odeonstraat, gereguleerde huur studentenwoningen in gebied met lage autoafhankelijkheid

Kamerverhuur, studenten, niet-zelfstandig								
	Parkeerkcijfers (per kamer)							
	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied	
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.
Zeer sterk stedelijk	0,1	0,2	0,1	0,2	0,1	0,2	0,1	0,2
Sterk stedelijk	0,2	0,3	0,2	0,3	0,2	0,3	0,2	0,3
Matig stedelijk	0,2	0,3	0,2	0,3	0,2	0,3	0,2	0,3
Weinig stedelijk	0,2	0,3	0,2	0,3	0,2	0,3	0,2	0,3
Niet stedelijk	0,2	0,3	0,2	0,3	0,2	0,3	0,2	0,3

Voor de woningen op de Odeonstraat geldt dat dit studentenwoningen zijn, in de directe omgeving van het centrum. Hier is het kencijfer aangegeven zonder bezoekersparkeren, omdat het anders een negatief getal zou geven. Uit het onderzoek blijkt dat het werkelijke autobezit overeenkomt met het kencijfer. In de tabel met parkeernormen is dan ook voor kamerverhuur/studentenwoningen een norm van 0,3 parkeerplaatsen per woning opgenomen, zodat er nog ruimte is voor bezoekersparkeren.

Bijlage 5 Benchmark normen zone A in vergelijking tot andere steden

		Almere oud	Almere nota pk- norme n	Delft	Ensch ede	Utre c ht	Amersf oort	Tilbur g	Eindho ven
Appartem ent	koop duur	1,7	1,4	1,1	1,3	1,0	1,2	1,1	1,0
	middeld uur	1,5	1,3	0,8	1,1	0,85	0,8	1,0	0,8
	goedko op	1,4	1,1	0,5	0,6	0,4	0,7	0,9	0,7

Noot bij deze benchmark. Normen van andere steden betreffen de stadscentra. Normen uit de Almeerse parkeernota, zone A, betreffen een ruimer gebied dan alleen het stadscentrum.