

# **Nota Parkeernormen Montfoort 2020**

**September 2020**

## COLOFON

Titel	Nota Parkeernormen Montfoort 2020
Opdrachtgever	Gemeente Montfoort
Status	Definitief
Datum	15 september 2020
Auteur	Gerdo Evers en Hans Jumelet Bureau de Groot Volker
Contact	Farid Kalloe Gemeente Montfoort

# INHOUDSOPGAVE

<b>1.</b>	<b>INLEIDING.....</b>	<b>4</b>
1.1	Aanleiding .....	4
1.2	Doelstelling .....	6
1.3	Ontwikkelingen ten opzichte van de Nota parkeernormen 2015 .....	6
1.4	Leeswijzer .....	7
<b>2.</b>	<b>JURIDISCH KADER .....</b>	<b>8</b>
2.1	Parapluplan stedenbouwkundige bepalingen bouwverordening .....	8
2.2	Overgangsregeling voor lopende aanvragen.....	8
2.3	Beleidsregels algemeen .....	8
2.4	Bestuurlijke vaststelling.....	9
<b>3.</b>	<b>UITGANGSPUNTEN PARKEERNORMEN .....</b>	<b>10</b>
3.1	Algemeen.....	10
3.2	Hoogte parkeernormen .....	10
3.3	Keuze hoogte parkeernormen auto .....	11
3.4	Aanwezigheidspercentages .....	12
3.5	Parkeerkcijfers fiets .....	12
3.6	Toepassingsbereik parkeernormennota.....	13
3.7	Parkeren op eigen terrein.....	13
3.7.1	Bezoekersparkeren .....	13
3.7.2	Berekeningsaantallen parkeerplaatsen op eigen terrein .....	14
3.8	Bijzondere voertuigen .....	14
3.9	Overgangsregeling .....	14
<b>4.</b>	<b>TOEPASSING PARKEERNORMEN .....</b>	<b>15</b>
4.1	Inleiding .....	15
4.2	Omgevingsvergunning.....	15
4.2.1	Gegevens ruimtelijk initiatief (stap 1) .....	15
4.2.2	De normcorrectie.....	16
4.2.3	Bepalen normatieve parkeerbehoefte (stap 2) .....	16
4.2.3	Vaststellen voorlopige parkeereis (stap 3) .....	17
4.2.4	Vaststellen definitieve eis(stap 4).....	18
4.2.5	Parkeerbalans (stap 5).....	19
<b>5.</b>	<b>Ontheffingsmogelijkheden .....</b>	<b>20</b>
5.1	Inleiding .....	20
5.2	Parkeercapaciteit binnen acceptabele loopafstand .....	20
5.3	Restparkeercapaciteit openbare ruimte .....	21
5.4	Bijdrage parkeerfonds .....	21
5.5	Hardheidsclausule .....	21

## Bijlagen

Bijlage 1: centrumgebied Montfoort

Bijlage 2: parkeernormen auto gemeente Montfoort

Bijlage 3: parkeernormen fiets gemeente Montfoort

Bijlage 4: proces toepassing parkeernormen

Bijlage 5: voorbeeld berekeningen

# 1. INLEIDING

## 1.1 Aanleiding

Verkeerskundigen en mensen die in aangrenzende vakgebieden werkzaam zijn, gebruiken al jaren de parkeerkencijfers en de kencijfers verkeersgeneratie als basis voor het opstellen van parkeerbeleid en voor het inpassen van ruimtelijke plannen. De verwachte hoeveelheid gemotoriseerd verkeer en het benodigde aantal parkeerplaatsen kunnen tijdig in het ruimtelijke-orderingsproces meegenomen worden, zodat een zorgvuldige afweging mogelijk is.

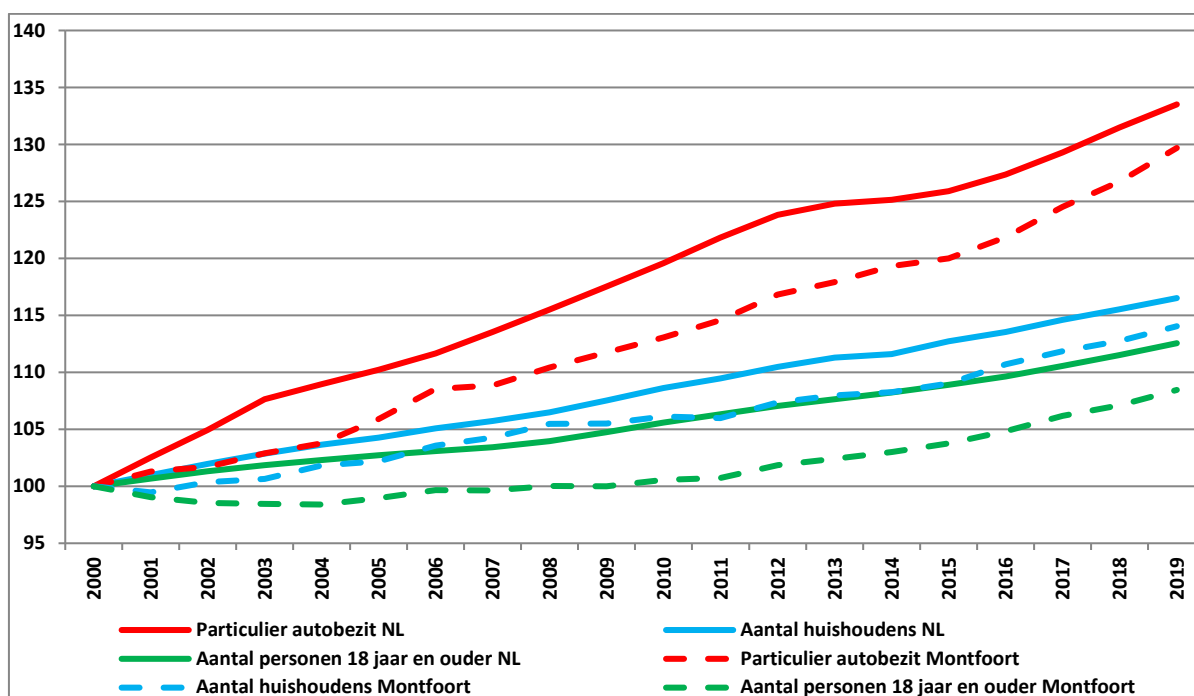
Mobiliteit betekent beweeglijkheid en de mobiliteitsmarkt is in beweging. Mensen maken steeds meer gebruik van het openbaar vervoer, carpoolen autodelen en elektrische fietsen. Gemeenten proberen met parkeerbeleid te sturen in het autogebruik en -bezit. Dit heeft gevolgen voor het benodigde aantal parkeerplaatsen in woonwijken en op parkeerterreinen elders in de gemeente. Tijd dus om de parkeerkencijfers te actualiseren. In 2018 en 2019 zijn daarom door het CROW nieuwe parkeerkencijfers voor auto en fiets gepubliceerd.

De huidige Parkeernormennota van de gemeente Montfoort dateert uit 2015 en dient daarom herzien te worden.

Met de Nota Parkeernormen 2020 beschrijft de gemeente Montfoort het kader ten aanzien van het parkeerbeleid. Nieuw in het beleid is het parkeren voor fietsen. Hiernaast is de nota een norm voor het bepalen van het aantal parkeerplaatsen bij de bouw en renovatie van gebouwen. De nota is relevant voor iedereen (projectontwikkelaars, woningcorporaties, privé-initiatieven, bedrijven en inwoners) die een omgevingsvergunning 'bouwen' of 'functieveranderingen' aanvraagt waar een parkeercomponent onderdeel van is.

In de afgelopen twintig jaar is het autobezit in Nederland en ook in Montfoort sterk toegenomen en is de auto steeds dominanter in het dagelijkse straatbeeld aanwezig. Het toegenomen autobezit vertaalt zich ook in een toenemende vraag naar parkeergelegenheid. Omdat de in het verleden bebouwde gebieden niet allemaal op deze toename van het autobezit zijn ontworpen, kan dit op verschillende plaatsen tot parkeerknelpunten leiden. Het in 2019 uitgevoerde parkeeronderzoek bevestigt dat de parkeerdruk in de binnenstad is toegenomen en de acceptabele grens van 85% bezettingsgraad heeft bereikt.

Afbeelding 1 laat de groei zien van het particulier autobezit, afgezet tegen het aantal huishoudens en het aantal inwoners van 18 jaar en ouder.



Afbeelding 1: ontwikkeling particulier autobezit Nederland 2000 – 2019 (index 2000 = 100%) (bron CBS)

Om te voorkomen dat door ruimtelijke ontwikkelingen bestaande parkeerknelpunten vergroot worden en/of dat nieuwe parkeerknelpunten ontstaan, worden alle ruimtelijke ontwikkelingen en – plannen getoetst op het onderdeel parkeren. Om een objectieve beoordeling van de parkeereffecten van een ruimtelijke ontwikkeling te kunnen maken bestaat behoefte aan een eenduidig toe te passen toetsingskader. Een parkeernormennota biedt hiervoor uitkomst.

Met een parkeernormennota stuurt de gemeente Montfoort op de leefbaarheid en bereikbaarheid. Nieuwe ontwikkelingen kunnen leiden tot een parkeervraag en parkeerdruk in de openbare ruimte. Bij een te hoge parkeerdruk leidt dit onherroepelijk tot ongewenst zoekverkeer en daarmee bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen. Met een parkeernormennota wordt de verantwoordelijkheid voor het realiseren van een eigen parkeeroplossing bij de initiatiefnemer van een (bouw)plan gelegd.

Uitgangspunt is dat een bouwinitiatief of wijziging van functie van een locatie niet mag leiden tot parkeerproblemen in de openbare ruimte. De parkeernormennota is van toepassing op toekomstige ruimtelijke plannen binnen de gemeente Montfoort, daar waar het betreft nieuwbouw, verbouwing, uitbreiding of wijziging van functie.

Het hanteren van en vasthouden aan parkeernormen bij ruimtelijke ontwikkelingen is van groot belang om de vraag naar en aanbod van parkeerplaatsen met elkaar in evenwicht te houden.

## 1.2 Doelstelling

De doelstelling van de 'Nota Parkeernormen Montfoort 2020' is als volgt samen te vatten:

Het actualiseren van de vastgestelde Nota Parkeernormen uit 2015 en daarmee het opnieuw vaststellen van gemeentelijke parkeernormen voor het bepalen van de parkeerbehoefte van ruimtelijke plannen en -ontwikkelingen in de gemeente Montfoort om de bereikbaarheid en leefbaarheid in de gemeente Montfoort te waarborgen.

Dit geldt voor zowel omschreven gebiedsindeling als voor de spreiding en de hoogte van de normen. Bouwvormen als ook nieuwe ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit die in de vorige nota nog niet van toepassing waren zijn toegevoegd.

## 1.3 Ontwikkelingen ten opzichte van de Nota parkeernormen 2015

- Aanpassing van de normen voor de periode vanaf 2020
- Toevoeging parkeernorm voor verschillende vormen van woningbouw
- Toevoeging onderverdeling van de parkeernorm voor sociale woningbouw
- Toevoeging fietsparkeernormen

### *Aanpassing van de normen*

De parkeernormen zijn opnieuw geijkt aan de richtlijnen van het CROW (publicatie 381 "Toekomstbestendig parkeren; van parkeerkencijfers naar parkeernormen"). In grote lijnen zijn de normen gelijk gebleven. Slechts enkele normen hebben een kleine correctie ondergaan.

### *Toevoeging parkeernorm voor verschillende vormen van woningbouw*

Voor verschillende vormen van woningbouw, zoals bijvoorbeeld Tiny houses, was nog geen norm aangehouden. In de richtlijnen zijn hiervoor wel normen aangegeven.

### *Onderverdeling huurklassen sociale woningbouw*

Tot op heden werd er tussen de verschillende huurklassen geen onderscheid gemaakt in parkeernormen. De normen zijn aangepast en sluiten nu aan bij de aftoppingsgrenzen zoals deze landelijk toegepast worden. Concreet betekent dit dat de parkeernormen beter aansluiten bij het autobezit van de verschillende woningklassen.

### *Fietsparkeernormen*

In deze nota zijn ook de normen voor fietsparkeren opgenomen. Bij het inzetten van mobiliteitsplannen hoort tenslotte ook het bevorderen van het fietsgebruik. Dit lukt alleen als er voldoende ruime, bruikbare en bereikbare parkeervoorzieningen voor fietsen gerealiseerd worden. Ook in bestaande gebieden kan de fiets een goed alternatief voor de auto zijn. Een stimulans voor het fietsgebruik kan het realiseren van fietsparkeerplaatsen zijn in plaats van autoparkeerplaatsen. In deze nota worden de voorwaarden vastgelegd.

**Maatvoering en bruikbaarheid van parkeervoorzieningen**

De toegankelijkheid van een parkeervoorziening bepaalt mede de parkeercapaciteit. Een parkeervak, waar geen voertuig bij kan komen of in past, voegt tenslotte geen parkeercapaciteit toe. Alleen parkeervoorzieningen die eenvoudig bereikbaar, bruikbaar en van voldoende ruime afmetingen zijn, worden als parkeervoorzieningen meegeteld in de parkeerberekening. In deze parkeernormennota wordt voor de maatvoering en toegankelijkheid van de parkeervoorzieningen verwezen naar de meest recente ASVV, verkrijgbaar bij het CROW ([www.crow.nl](http://www.crow.nl)). Hetzelfde geldt voor fietsstalvoorzieningen. Hiervoor wordt verwezen naar Leidraad Fietsparkeren, CROW publicatie 291, hoofdstuk 6.

**1.4 Leeswijzer**

Hoofdstuk 1 gaat in op de aanleiding en doelstelling van de 'Nota Parkeernormen Montfoort'. In hoofdstuk 2 is het juridisch kader opgenomen dat op deze Nota Parkeernormen van toepassing is. In het derde hoofdstuk wordt ingegaan op de uitgangspunten die gebruikt zijn bij het opstellen van de parkeernormennota. In het vierde hoofdstuk wordt ingegaan op de wijze waarop de 'Nota Parkeernormen Montfoort 2020' toegepast moet worden en hoofdstuk 5 toont tot slot aan welke ontheffingsmogelijkheden aanwezig zijn.

---

## 2. JURIDISCH KADER

### 2.1 Parapluplan stedenbouwkundige bepalingen bouwverordening

Op 29 november 2014 is de Reparatiewet BZK 2014 in werking getreden, waardoor de Woningwet is gewijzigd. Deze wijziging heeft ervoor gezorgd dat vanaf 1 juli 2018 de stedenbouwkundige voorschriften, waaronder voor parkeren en laden en lossen, uit de Bouwverordening komen te vervallen. Als gevolg hiervan hebben deze voorschriften geen aanvullende werking meer op bestemmingsplannen en beheerverordeningen.

Om een voor de gemeente Montfoort dekkende regeling te hebben voor parkeren en laden en lossen is het paraplubestemmingsplan 'Parkeernormen Montfoort' op 29 oktober 2018 vastgesteld. Het doel van dit bestemmingsplan is om een uniforme regeling vast te stellen die dynamisch verwijst naar het parkeerbeleid en daarmee naar de geldende parkeernormennota. Bij nieuwbouwplannen of functieveranderingen kunnen de plannen dan worden getoetst aan de geldende parkeernormen, beschreven in de parkeernormennota.

### 2.2 Overgangsregeling voor lopende aanvragen

Voor bestaande bouwinitiatieven is een overgangsregeling van toepassing. Deze houdt in dat bij de gemeente de nieuwe parkeernormen niet van toepassing zijn op lopende aanvragen van bouwplannen, waarvoor al een parkeeradvies is uitgebracht door de gemeente.

### 2.3 Beleidsregels algemeen

De Nota Parkeernormen 2020 heeft het karakter van een beleidsregel. De Nota stelt de kaders, waaronder het college van burgemeester en wethouders medewerking verleent aan ruimtelijke ontwikkelingen die een nieuwe parkeerbehoefte genereren of een verandering in de parkeerbehoefte veroorzaken. Aanvragen voor een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen (artikel 2.1, eerste lid onder a, van de Wet Algemene Bepalingen Omgevingsrecht) worden via de dynamische planregels uit het paraplubestemmingsplan dwingend aan de parkeernormen en bijbehorende uitvoeringsregels getoetst. Maar ook aanvragen omgevingsvergunning voor het handelen in strijd met het bestemmingsplan worden beoordeeld aan de hand van de parkeernormen en bijbehorende uitvoeringsregels. Ieder initiatief dat 1:1 aan de uitgangspunten van de parkeernormen uit de bijlagen 2 en 3 voldoet, kan in beginsel rekenen op een positief advies van de vakgroep verkeer.

Voor grootschalige projecten, die een forse investering kennen, kan de dekking van de parkeereis voor auto- en fietsparkeren een heel specifiek onderdeel van een project worden. Een lagere dekking van de eis kan, als afwijking op de reguliere regel, aan het college voor besluitvorming worden voorgesteld, mits er een goede, toetsbare onderbouwing aan ten grondslag wordt gelegd (gedacht kan hierbij worden aan initiatieven waarbij gebruik wordt gemaakt van deelauto's en/of deelfietsen).



## 2.4 Bestuurlijke vaststelling

De beleidsuitgangspunten met parkeernormen en uitvoeringsregels van onderhavige Nota worden door de gemeenteraad vastgesteld. Wijziging van deze nota binnen de vastgestelde beleidsuitgangspunten en het toepassen van onderbouwde afwijkingen op de eisen is een bevoegdheid van het college van burgemeester en wethouders.

### *Hardheidsclausule*

Wanneer blijkt dat een initiatiefnemer niet aan de gestelde parkeereis voldoet, maar hiervoor een heldere onderbouwing heeft, kan het college van burgemeester en wethouders een besluit nemen om (gedeeltelijke) afwijking van de parkeereis toe te staan. De hardheidsclausule baseert zich op artikel 4:84 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb), de inherente afwijkingsbevoegdheid.

## 3. UITGANGSPUNTEN PARKEERNORMEN

### 3.1 Algemeen

- De parkeernormen in deze parkeernormennota zijn gebaseerd op de landelijke parkeerkecijfers uit de meest recente CROW-publicatie 381 (Toekomstbestendig parkeren – Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, 1 december 2018);
- De parkeernormen zijn ingedeeld in zeven hoofdcategorieën:
  - a. Wonen;
  - b. Werken;
  - c. Winkel en boodschappen;
  - d. Sport, cultuur en ontspanning;
  - e. Horeca en (verblijfs)recreatie;
  - f. Gezondheid en (sociale) voorzieningen;
  - g. Onderwijs.

### 3.2 Hoogte parkeernormen

De hoogte van een parkeernorm is volgens de CROW-richtlijn afhankelijk van twee factoren:

1. De stedelijkheidsgraad van het gebied waarvoor de parkeernormen gelden;
2. De ligging van het gebied.

#### Stedelijkheidsgraad

De stedelijkheidsgraad van een gebied is van invloed op het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen en daarmee ook van invloed op de parkeernorm. Naar mate een gebied een lagere stedelijkheidsgraad heeft, neemt het aanbod en de kwaliteit van alternatieven voor de auto (fietsen, lopen, openbaar vervoer) af, en neemt de behoefte aan parkeerplaatsen toe. In de CROW-kencijfers wordt daarom onderscheid gemaakt naar 5 verschillende stedelijkheidsgraden (niet stedelijk tot zeer sterk stedelijk). De mate van stedelijkheid is gebaseerd op de omgevingsadressendichtheid van het CBS. De omgevingsadressendichtheid wordt uitgedrukt in het aantal adressen per vierkante kilometer.

Volgens de meest recente cijfers van het CBS bedraagt de omgevingsadressendichtheid van de gemeente Montfoort 747 omgevingsadressen per km<sup>2</sup> (bron: CBS: demografische kerncijfers per gemeente 2019). De gemeente wordt daarmee getypeerd als weinig stedelijk gebied (500-1000 adressen per km<sup>2</sup>). Tussen -en binnen- de afzonderlijke kernen zijn (kleine) verschillen in de omgevingsadressendichtheid zichtbaar. Om schijnnaauwkeurigheid te voorkomen is in deze parkeernormennota uitgegaan van één stedelijkheidsgraad (weinig stedelijk gebied) voor de totale gemeente.

#### Ligging van het gebied

Ook de ligging van een gebied is van invloed op het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen en dus ook van invloed op de hoogte van de parkeernorm. Naar mate een gebied verder van een centrum af ligt, neemt het aanbod en de kwaliteit van alternatieven voor de auto (fietsen, lopen, openbaar vervoer) af, en neemt de behoefte aan parkeerplaatsen toe. In de CROW-kencijfers is daarom onderscheid gemaakt naar vier zones:

- Centrumgebied;
- Schilgebied;
- Rest bebouwde kom;
- Buiten de bebouwde kom.

In deze parkeernormennota is alleen het centrumgebied van Montfoort aangemerkt als centrumgebied. In de overige kernen is geen sprake van een sterke concentratie van aaneengesloten winkels. Verder is in de situatie van het centrumgebied van Montfoort geen sprake van een overloopgebied, zoals wel vaak het geval is in meer stedelijke gebieden. In de 'Nota Parkeernormen Montfoort' zijn daarom onderstaande drie zones opgenomen:

- Centrumgebied Montfoort;
- Bebouwde kom;
- Buiten de bebouwde kom.

In bijlage 1 is het centrumgebied van de kern Montfoort opgenomen.

### 3.3 Keuze hoogte parkeernormen auto

Bij het bepalen van de hoogte van de parkeernormen voor deze parkeernormennota is gekeken naar:

- Het aantal personenauto's per duizend inwoners in de gemeente Montfoort;
- De stedelijkheidsgraad van de gemeente Montfoort.

#### Aantal personenauto's per duizend inwoners

Het autobezit in de gemeente Montfoort ligt een stuk lager dan het landelijk gemiddelde. Wanneer regionaal gekeken wordt dan laat de gemeente Montfoort zich op basis van het aantal omgevingsadressen per km<sup>2</sup> en het aantal personenauto's per duizend inwoners het beste vergelijken met de gemeente Oudewater. De gemeentes IJsselstein en Woerden hebben een hoger aantal omgevingsadressen per km<sup>2</sup> en horen daarom ook tot een hogere stedelijkheidsgraad.

	Aantal omgevingsadressen per km <sup>2</sup> (2019)	Aantal personenauto's per duizend inwoners (2019)
Gemeente Montfoort	747	497
Gemeente Oudewater	856	500
Gemeente IJsselstein	1854	445
Gemeente Woerden	1365	470

Tabel 1: omgevingsadressen dichtheid per km<sup>2</sup> / aantal personenauto's per duizend inwoners (Bron: CBS)

#### Stedelijkheidsgraad van de gemeente Montfoort

De omgevingsadressendichtheid van de gemeente Montfoort bedraagt 747 omgevingsadressen per km<sup>2</sup> (bron: CBS: demografische kerncijfers per gemeente 2019). De gemeente hoort daarmee tot de groep weinig stedelijk gebied (500-1000 adressen per km<sup>2</sup>).

#### Hoogte parkeernormen in deze parkeernormennota

Gelet op de stedelijkheidsgraad van de gemeente Montfoort en het (iets) lager dan gemiddelde autobezit in Nederland (zie afbeelding 1) is in deze parkeernormennota ervoor gekozen uit te gaan van een gemiddelde parkeernorm (afgerond naar 1 cijfer achter de komma) op basis van de minimum- en maximumparkeernorm van het CROW voor weinig stedelijke gebieden. In de 'Nota Parkeernormen Montfoort' wordt onderscheid gemaakt naar drie zones:

- Binnenstad Montfoort (zie bijlage 1);
- Rest bebouwde kom;
- Buiten de bebouwde kom.

In bijlage 2 staan de parkeernormen voor de gemeente Montfoort voor wat betreft de auto. In bijlage 3 staan de fietsparkeernormen.

### 3.4 Aanwezigheidspercentages

Wanneer twee (of meerdere) functies gebruik maken van dezelfde parkeervoorziening(en) is het niet (altijd) noodzakelijk om de som van het aantal parkeerplaatsen van de verschillende functies aan te leggen. Vaak kan gedeeld gebruik van de parkeervoorzieningen plaatsvinden. De mate waarin gedeeld gebruik van de parkeervoorzieningen kan plaatsvinden, is afhankelijk van de vraag in hoeverre de gecombineerde parkeervraag van de verschillende functies in tijd gezien samenvalt.

In de onderstaande tabel zijn per functie aanwezigheidspercentages naar dagdeel/tijdstip vermeld. Hiermee kan de maatgevende gecombineerde parkeervraag van verschillende functies bepaald worden. De aanwezigheidspercentages zijn afkomstig uit de CROW-publicatie 381 Toekomstbestendig parkeren – Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie.

	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%	80%	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%
sportfuncties buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
bioscoop/theater/podium	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
sociaal medisch	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%
verpleeg- /verzorgingstehuis/ aanleunwoning /verzorgingsflat	100%	100%	50%	50%	25%	100%	100%	100%

Tabel 2: aanwezigheidspercentages (Bron: CROW-publicatie 381)

### 3.5 Parkeerkencijfers fiets

Goede fietsparkeervoorzieningen hebben veel invloed op de aantrekkelijkheid van verplaatsingen per fiets. Omdat de gemeente Montfoort fietsen wil stimuleren (en daarmee autogebruik kan verlagen) is het van belang dat ook het fietsparkeren goed gefaciliteerd wordt. Naast autoparkeernormen publiceert het CROW ook fietsparkeernormen (publicatie: Fietsparkeerkencijfers 2019, CROW). In toenemende mate gebruiken gemeenten deze kentallen om goede voorzieningen voor het stallen van de fiets te waarborgen. Zo ook de gemeente Montfoort.

### 3.6 Toepassingsbereik parkeernormennota

De parkeernormennota dient als uitgangspunt bij het bepalen van de hoogte van de parkeernormen in bestemmingsplannen. Daarnaast dient de parkeernormennota als toetsingskader bij de aanvraag van een omgevingsvergunning. Niet vergunningplichtige bouwplannen of functieveranderingen kunnen dus zonder toetsing aan de parkeernormen plaatsvinden.

Een bijzondere situatie doet zich voor bij de aan huisgebonden beroepen en lichte bedrijvigheid vanuit huis. In toenemende mate wordt in woongebieden de woonfunctie gecombineerd met een werkfunctie. Hierbij kan gedacht worden aan webwinkels, kappers, pedicures etc. Over het algemeen zijn dit bedrijven die weinig tot geen bezoekers en/of werknemers hebben. De parkeergevolgen zijn daarom meestal verwaarloosbaar. Eventuele bezoekers en werknemers zijn aangewezen op de aanwezige parkeerplaatsen in de woonwijk waar overdag over het algemeen sprake is van restcapaciteit parkeerplaatsen. In bestemmingsplannen worden aan huisgebonden beroepen en lichte bedrijvigheid vanuit huis (vaak) ook niet uitgesloten, en is (in de meeste situaties) een omgevingsvergunning niet nodig. In zijn algemeenheid geldt daarom dat wanneer voor het uitoefenen van aan huisgebonden beroepen en lichte bedrijvigheid vanuit huis geen omgevingsvergunning noodzakelijk is, de 'Nota Parkeernormen Montfoort 2020' ook niet van toepassing is.

### 3.7 Parkeren op eigen terrein

Algemeen uitgangspunt bij ruimtelijke initiatieven is dat de parkeervraag op eigen terrein moet worden gerealiseerd. Aan de maatvoering en uitvoering van parkeervoorzieningen worden eisen gesteld. Deze eisen staan in het boekwerk ASVV 2012 (CROW, december 2012). Het ASVV bevat (technische) gegevens over de maatvoering en technische uitvoering van parkeervoorzieningen.

#### 3.7.1 Bezoekersparkeren

Bij de functie wonen bestaat de parkeernorm uit een bewoners- en bezoekersgedeelte. Het aandeel bezoekersparkeerplaatsen is altijd 0,3<sup>1</sup> parkeerplaats per appartement/woning. Zowel het bewoners- als bezoekersaandeel parkeerplaatsen moet op eigen terrein/plangebied worden aangelegd. Het aandeel bezoekersparkeerplaatsen moet altijd voor het verkeer openbaar toegankelijk zijn. De bezoekersparkeerplaatsen mogen zich dus niet in een afgesloten parkeergarage, achter een hekwerk of slagboom bevinden.

---

<sup>1</sup> Bij kamerverhuur wordt uitgegaan van 0,2 bezoekersparkeerplaatsen per kamer

### 3.7.2 Berekeningsaantallen parkeerplaatsen op eigen terrein

Parkeervoorzieningen op eigen terrein worden niet altijd als zodanig gebruikt. In de praktijk blijkt bijvoorbeeld dat garages naast woningen (vaak) een andere bestemming hebben gekregen (opslag, bijkeuken, slaapkamer of kantoor). Bij het bepalen van de parkeercapaciteit op eigen terrein worden daarom correctiefactoren toegepast. In de onderstaande tabel zijn de berekeningsaantallen voor de bepaling van het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein bij woningen opgenomen.

	Theoretisch aantal	Berekeningsaantal	Ontwerpeis
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,0 pp	Nvt
Garagebox (niet bij woning)	1	0,0 pp	Nvt
Enkele oprit zonder garage	1	0,8 pp	Oprit minimaal 5,0 meter diep
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0 pp	Oprit minimaal 10,0 meter diep
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7 pp	Oprit minimaal 4,5 meter diep
Garage met enkele oprit	2	0,8 pp	Oprit minimaal 5,0 meter diep
Garage met lange oprit	3	1,0 pp	Oprit minimaal 10,0 meter diep
Garage met dubbele oprit	3	1,7 pp	Oprit minimaal 4,5 meter diep

Tabel 3: berekeningsaantallen parkeerplaatsen op eigen terrein

### 3.8 Bijzondere voertuigen

De gemeente kiest er niet voor om voor bijzondere voertuigen, zoals scootmobielen, motorfietsen, scooters e.d. parkeernormen op te nemen. Dit omdat het zeer lastig is om functie specifiek inschattingen te maken over het aantal benodigde parkeerplaatsen voor deze bijzondere voertuigen. De gemeente hanteert als uitgangspunt dat bij functies waar een parkeerbehoefte van bijzondere voertuigen aannemelijk is, de initiatiefnemer hier een bijpassend aantal parkeerplaatsen voor realiseert.

#### Scootmobiel

Een scootmobiel moet in principe gestald worden in de eigen woning of berging. Als dit niet mogelijk is mag hij gestald worden in een gemeenschappelijke ruimte mits er geen hinder ontstaat op de door de brandweer aangegeven vluchtwegen. Bij nieuwbouw wordt veelal rekening gehouden met draaicirkels in bergingen of er worden stallingsruimten aangewezen.

### 3.9 Overgangsregeling

De 'Nota Parkeernormen Montfoort 2020' treedt na vaststelling door de gemeenteraad en na bekendmaking daarvan in het elektronisch gemeentebblad (officielebekendmakingen.nl) in werking. Voor alle ruimtelijke initiatieven, waarvan de parkeertoets ná de vaststelling en bekendmaking van de parkeernormennota plaatsvindt, geldt de 'Nota Parkeernormen Montfoort 2020' als uitgangspunt bij het bepalen van de parkeereis. Voor de in behandeling zijnde ruimtelijke initiatieven waarvoor eerder een parkeertoets heeft plaatsgevonden, geldt dit niet. Hiervoor gelden nog de parkeernormen van 2015.

## 4. TOEPASSING PARKEERNORMEN

### 4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt de toepassing van de parkeernormennota nader uitgelegd. In paragraaf 4.2 is de toepassing van de parkeernormennota bij het beoordelen van omgevingsvergunningsplichtige activiteiten beschreven. In bijlage 4 bevindt zich een stroomdiagram van het proces van toepassing van de parkeernormen bij de beoordeling van omgevingsvergunning plichtige activiteiten. Daarnaast is in bijlage 5 een aantal rekenvoorbeelden opgenomen.

**Uitgangspunt voor de gemeente is dat de parkeerbehoefte op eigen terrein of binnen de grenzen van het plangebied gerealiseerd wordt, aangevuld met mogelijk gebruik van al bestaande parkeerplaatsen.**

Hieronder volgen de stappen, die genomen moeten worden, om tot een besluit te komen (vaststellen van het aantal door de initiatiefnemer te realiseren parkeerplaatsen). De initiatiefnemer (ontwikkelaar) berekent en onderbouwt zelf en zelfstandig de te realiseren parkeeroplossing, legt deze berekening en onderbouwing ter toetsing voor aan de gemeente en de gemeente toetst die berekening en onderbouwing.

### 4.2 Omgevingsvergunning

Bij de beoordeling van een aanvraag van een omgevingsvergunning wordt de parkeernormennota in vijf stappen toegepast:

- stap 1: gegevens ruimtelijk initiatief;
- stap 2: normatieve parkeerbehoefte;
- stap 3: maatgevende parkeerbehoefte;
- stap 4: parkeereis;
- stap 5: parkeerbalans

#### 4.2.1 Gegevens ruimtelijk initiatief (stap 1)

Het proces van de toepassing van de parkeernormennota start met een bouwplan. De initiatiefnemer moet de juiste invoergegevens hebben waarop de parkeernormen op kunnen worden gebaseerd. Bijvoorbeeld, voor woningbouwprojecten zijn dit het aantal woningen, type woning en de prijsklasse, voor een hotel is dit het aantal kamers. De meeste functies baseren de norm op de bruto vloeroppervlakte (bvo).

Het is belangrijk dat bij de berekening van de normatieve parkeerbehoefte zo concreet mogelijk wordt benoemd welke functies het bouwplan bekleedt. Ook is relevant hoe de functies gebruikt gaan worden. De parkeernorm verschilt namelijk per functie.

#### 4.2.2 De normcorrectie

Er kunnen redenen zijn waarom voor een specifieke ontwikkeling de parkeernormen gecorrigeerd moeten worden. Bijvoorbeeld omdat de initiatiefnemer (ontwikkelaar) 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 heeft, maar voor de mobiliteitsbehoefte onder meer gebruik maakt van een gezamenlijk deelauto initiatief. Of een bedrijvencomplex dat naast een goed bereikbaar openbaar vervoer knooppunt of snelfietsroute ligt en zich specifiek richt op bedrijven met medewerkers die in zeer beperkte mate of zelfs zonder auto naar hun werk komen en geen auto nodig hebben om hun werk uit te kunnen oefenen.

In alle gevallen geldt dat de normcorrectie slechts van toepassing kan zijn, als een onderbouwd plan de beoogde oplossing aantoont en de mogelijke risico's van de daartoe gedane aannames / ambities beheersbaar zijn.

#### 4.2.3 Bepalen normatieve parkeerbehoefte (stap 2)

**De normatieve parkeerbehoefte is het totaal aantal parkeerplaatsen (per functieonderdeel) van een bouwplan.**

Zodra de functies van het bouwplan bekend zijn, kan door de initiatiefnemer de (ongecorrigeerde) normatieve parkeerbehoefte berekend worden. Op basis van de functies en de ligging van het bouwplan wordt de parkeernorm vastgesteld. De parkeernorm wordt vervolgens vermenigvuldigd met de functies van het bouwplan, zijnde het aantal woningen of andere eenheden. Deze normatieve parkeerbehoefte houdt verder nog geen rekening met de effecten van dubbelgebruik van parkeerplaatsen door meerdere functies of andere maatregelen die de parkeerbehoefte beïnvloeden.

Het benodigde aantal parkeerplaatsen wordt berekend op één decimaal achter de komma, net zoals de norm wordt uitgedrukt in één decimaal achter de komma. Het totaal aantal parkeerplaatsen wordt, in tegenstelling tot de gebruikelijke afrondingsregels, naar boven afgerond (vanaf x,1). Indien sprake is van een project met meerdere functies dan worden de onafgeronde aantallen benodigde parkeerplaatsen per functie eerst bij elkaar opgeteld en wordt eventueel dubbelgebruik berekend. Afronding vindt vervolgens aan het einde van de berekening plaats.



Figuur 1: parkeerbehoefte

Bij functiewijzigingen en/of functie-uitbreidingen hoeft alleen de parkeerbehoefte berekend te worden voor het gedeelte dat wijzigt en/of uitgebreid wordt.

Indien het gebouw langer dan tien jaar leeg staat komt de bestaande parkeerbehoefte te vervallen en is compensatie niet mogelijk.



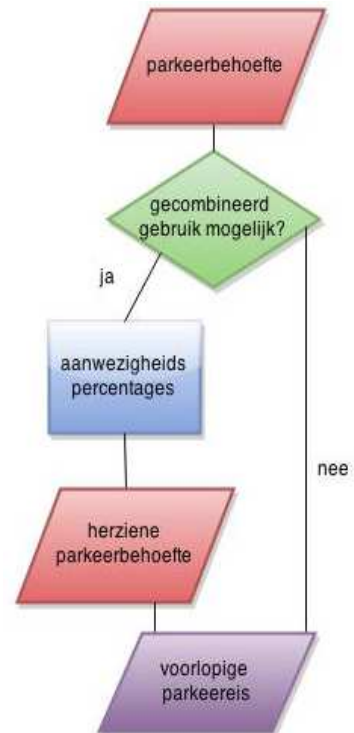
### 4.2.3 Vaststellen voorlopige parkeereis (stap 3)

De voorlopige parkeereis is het totaal aantal parkeerplaatsen van een bouwplan waarbij rekening gehouden wordt met eventueel dubbel gebruik van de parkeerplaatsen, een eventueel overschot aan parkeerplaatsen op eigen terrein en/of saldering van de bestaande parkeereis.

De normatieve parkeernorm uit stap 2 wordt in een drietal stappen omgezet naar een parkeereis voor het parkeren op eigen terrein. Afhankelijk van de opzet van het plan dient de normatieve parkeernorm gecorrigeerd te worden met betrekking tot het dubbelgebruik van parkeerplaatsen (stap 3), het eventueel opheffen van een oude functie op de bestaande locatie en een eventueel overschot van parkeren op eigen terrein (stap 4).

#### - Dubbelgebruik parkeervoorzieningen

Indien het initiatief meerdere functies voorziet, is het noodzakelijk rekening te houden met dubbelgebruik van de parkeerplaatsen. De pieken in parkeerbehoefte van die functies vallen namelijk niet altijd op hetzelfde moment. Bij woningen is de parkeerbehoefte bijvoorbeeld op werkdagen in de avond en nacht maximaal. Bij een supermarkt of kantoor zal deze behoefte vooral overdag optreden. Het moment waarop alle gecombineerde functies tezamen een maximale parkeerbehoefte genereren wordt de maatgevende parkeerbehoefte genoemd. De maatgevende parkeerbehoefte dient berekend te worden op basis van de aanwezigheidspercentages uit tabel 2 op bladzijde 12.



Figuur 2: voorlopige parkeereis

Voorwaarde is wel dat voor dubbelgebruik meegerekende parkeerplaatsen openbaar zijn. Gereserveerde parkeerplaatsen welke exclusief beschikbaar zijn voor de parkeervraag van een bepaalde functie worden hierin niet meegeteld. De maatgevende parkeerbehoefte wordt afgerond op één cijfer achter de komma.

Om (later) te kunnen beoordelen of het ruimtelijk initiatief voldoende parkeerplaatsen realiseert die openbaar toegankelijk zijn ten behoeve van bezoekers wordt bij de functiegroep wonen de maatgevende parkeerbehoefte uitgesplitst naar:

- parkeerplaatsen bewoners;
- parkeerplaatsen bezoekers.

#### 4.2.4 Vaststellen definitieve eis(stap 4)

**De parkeereis is het totaal aantal benodigde parkeerplaatsen van een bouwplan waarbij rekening gehouden is met een eventueel overschot aan parkeerplaatsen op eigen terrein en/of saldering van de bestaande parkeereis.**

De parkeereis wordt afgerond op hele getallen. In de meeste situaties zal de parkeereis gelijk zijn aan de maatgevende parkeerbehoefte. In de onderstaande situaties kan dit anders zijn:

1. Bij vervangende nieuwbouw.
2. Bij een overschot aan parkeercapaciteit op eigen terrein;

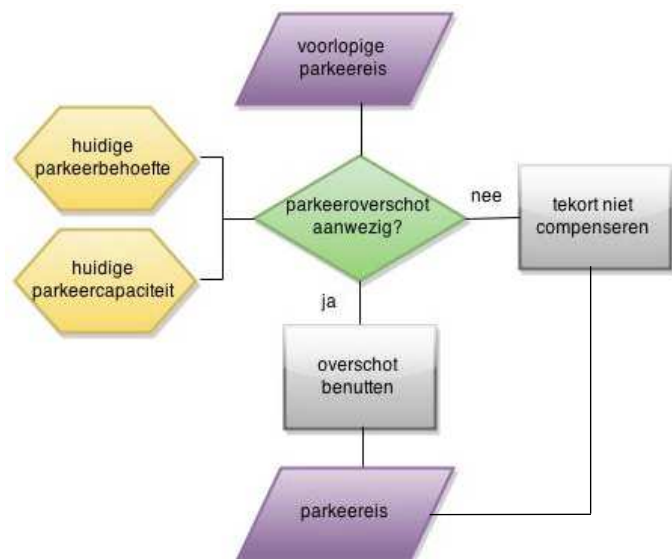
##### - Bij vervangende nieuwbouw

Bij verbouw en functiewijziging wordt rekening gehouden met de normatieve parkeerbehoefte van de oorspronkelijke situatie. Het uitgangspunt hierbij is dat de parkeerbehoefte van het laatste legale gebruik van de oorspronkelijke situatie, voor zover die parkeerbehoefte werd gefaciliteerd in het openbare parkeerareaal, negatief wordt opgenomen bij de te berekenen parkeerbehoefte voor de nieuwe situatie. Hierbij dient rekening te worden gehouden met de aanwezigheidspercentages die voor de oorspronkelijke functie golden. Voor ieder moment dat er een aanvullende parkeerbehoefte ontstaat, moet worden voorzien in de behoefte. De parkeerbehoefte die in de oorspronkelijke situatie op eigen terrein werd gefaciliteerd, wordt buiten beschouwing gelaten.

##### - Parkeercapaciteit op eigen terrein

In de huidige situatie kan al sprake zijn van een overschot (of tekort) aan parkeerplaatsen op eigen terrein. Door middel van een parkeerbalans kan de initiatiefnemer aantonen dat sprake is van een overschot aan parkeerplaatsen. De parkeerbalans bestaat uit:

- parkeereis van de bestaande functie(s);
- aantal parkeerplaatsen in de huidige situatie;
- aantal parkeerplaatsen op eigen terrein.



Figuur 3: (definitieve) parkeereis

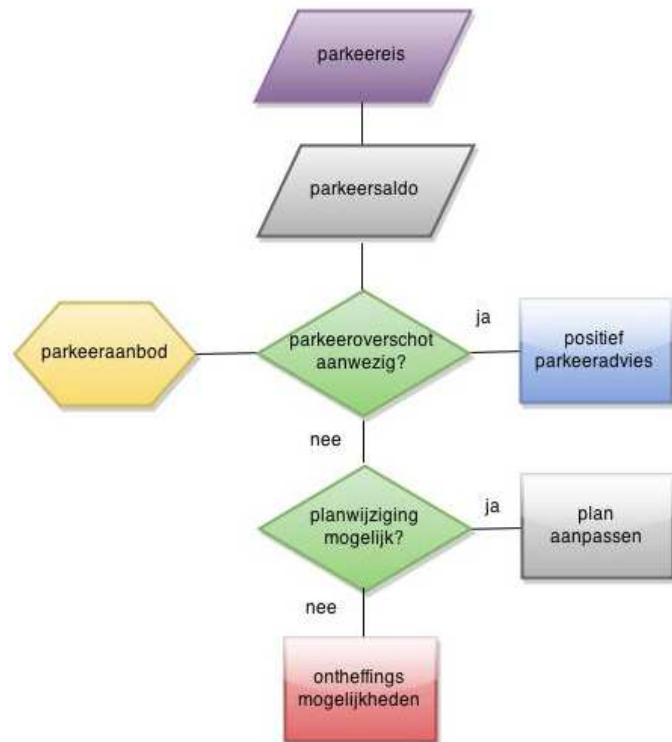
Bij het bepalen van het aantal parkeerplaatsen bij woningen moet rekening gehouden worden met de berekeningsaantallen van parkeerplaatsen op eigen terrein die zijn opgenomen in tabel 3 op bladzijde 14. Als de parkeercapaciteit op eigen terrein groter is dan de huidige parkeereis is sprake van een overschot van parkeerplaatsen. Dit aantal parkeerplaatsen mag in mindering gebracht worden op de parkeereis. Een eventueel tekort aan parkeerplaatsen in de huidige situatie hoeft bij de verdere planontwikkeling niet gecompenseerd te worden.

#### 4.2.5 Parkeerbalans (stap 5)

Voordat deze stap wordt uitgevoerd ligt er zowel een concreet plan ten aanzien van de te realiseren parkeerplaatsen als een heldere parkeereis over het benodigd aantal parkeerplaatsen.

Het aantal parkeerplaatsen dat voor een ruimtelijke ontwikkeling op eigen terrein moet worden aangelegd dient (minimaal) gelijk te zijn aan de parkeereis. Bij het bepalen van het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein moet net als bij de vorige stap rekening gehouden worden met de berekeningsaantallen van parkeerplaatsen op eigen terrein (tabel 3 op pagina 14).

Wanneer sprake is van een positief parkeersaldo (parkeeraanbod > parkeereis) kan een positief parkeeradvies worden afgegeven. Als het aantal parkeerplaatsen dat gerealiseerd wordt lager is dan de definitieve parkeereis zal de initiatiefnemer in eerste instantie moeten bekijken of door een optimalisatie van het plan (minder bouwvolume en/of aanleg meer parkeerplaatsen) alsnog aan de parkeereis kan worden voldaan.



Figuur 4: parkeersaldo

Als blijkt dat redelijkerwijs geen aanpassingen (meer) mogelijk zijn dan zijn in bepaalde situaties ontheffingsmogelijkheden beschikbaar. Deze worden in het volgende hoofdstuk beschreven.

## 5. Ontheffingsmogelijkheden

### 5.1 Inleiding

Wanneer een bouwplan niet kan voorzien in de benodigde parkeercapaciteit op eigen terrein, dient eerst gekeken te worden naar de mogelijkheden om het bouwplan (volume en/of aantal parkeerplaatsen) aan te passen. Er kunnen echter ook redenen zijn waarom een initiatiefnemer de benodigde parkeercapaciteit op eigen terrein niet (of onvoldoende) kan realiseren, bijvoorbeeld wanneer vanwege de ligging/situering van de ontwikkellocatie het niet mogelijk is de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. Het college van burgemeester en wethouders kan ontheffing verlenen van de verplichting om parkeerplaatsen op eigen terrein aan te leggen. Er kan ontheffing verleend worden in de volgende situaties:

1. Alternatieve parkeercapaciteit;
2. Voldoende rest parkeercapaciteit openbare ruimte;
3. Storting financiële bijdrage Parkeerfonds;
4. Hardheidsclausule.

Bij de beoordeling van een ontheffingsaanvraag wordt bovengenoemde volgorde ook aangehouden. Dit betekent dat voordat een storting gedaan wordt in het Parkeerfonds eerst gekeken moet worden naar de mogelijkheden van alternatieve capaciteit en voldoende rest parkeercapaciteit in de openbare ruimte.

### 5.2 Parkeercapaciteit binnen acceptabele loopafstand

Wanneer de initiatiefnemer over voldoende parkeercapaciteit op acceptabele loopafstand van de ontwikkellocatie kan beschikken, kan ontheffing van de (definitieve) parkeereis verleend worden. Er moet dan wel aan een aantal voorwaarden worden voldaan:

- De initiatiefnemer realiseert binnen acceptabele loopafstand van de ontwikkellocatie voldoende parkeerplaatsen die ten tijde van het in gebruik nemen van het ruimtelijk initiatief beschikbaar zijn;
- Van de parkeerplaatsen zoals hierboven bedoeld moet minimaal 0,3 parkeerplaats per appartement/studio en/of woning openbaar toegankelijk zijn in verband met parkeren voor bezoekers van de bewoners.

In de onderstaande tabel zijn indicatieve loopafstanden (niet hemelsbreed) tussen parkeervoorzieningen en verschillende functies opgenomen.

Hoofdfunctie	Centrum (m)	Rest (m)
Wonen	300	200
Winkelen	500	200
Werken	500	200
Ontspanning	500	300
Gezondheidszorg	200	200
Onderwijs	-	250

Tabel 4: indicatieve loopafstanden (Bron: CROW)

### 5.3 Restparkeercapaciteit openbare ruimte

Wanneer in de openbare ruimte voldoende restparkeercapaciteit beschikbaar is, kan ontheffing van de parkeereis worden verleend. Om aan te tonen dat in de openbare ruimte voldoende restparkeercapaciteit beschikbaar is dient de initiatiefnemer door een onafhankelijk parkeeradviseur een aantal parkeerdrukmetingen uit te voeren. Uitgangspunten voor de parkeerdrukmetingen zijn:

- De parkeerdrukmeting wordt uitgevoerd door een onafhankelijk parkeeradviseur;
- Het onderzoeksgebied ligt binnen een acceptabele loopafstand van de ontwikkellocatie conform tabel 4 op de vorige pagina;
- De parkeerdrukmeting wordt minimaal op een werkdag (dinsdag of donderdag) en zaterdag, telkens op de maatgevende momenten van de betreffende functies, uitgevoerd;
- De algehele parkeerdruk op de maatgevende dagen/tijdstippen mag na toevoeging van de extra parkeervraag op de maatgevende tijdstippen niet hoger worden dan 85%;
- De kosten voor het uitvoeren van de parkeerdrukmetingen zijn voor rekening van de initiatiefnemer.
- Indien niet aan een eigen onderzoek kan worden voldaan, worden de cijfers uit de laatste parkeerdrukmeting van de binnenstad van Montfoort gebruikt.

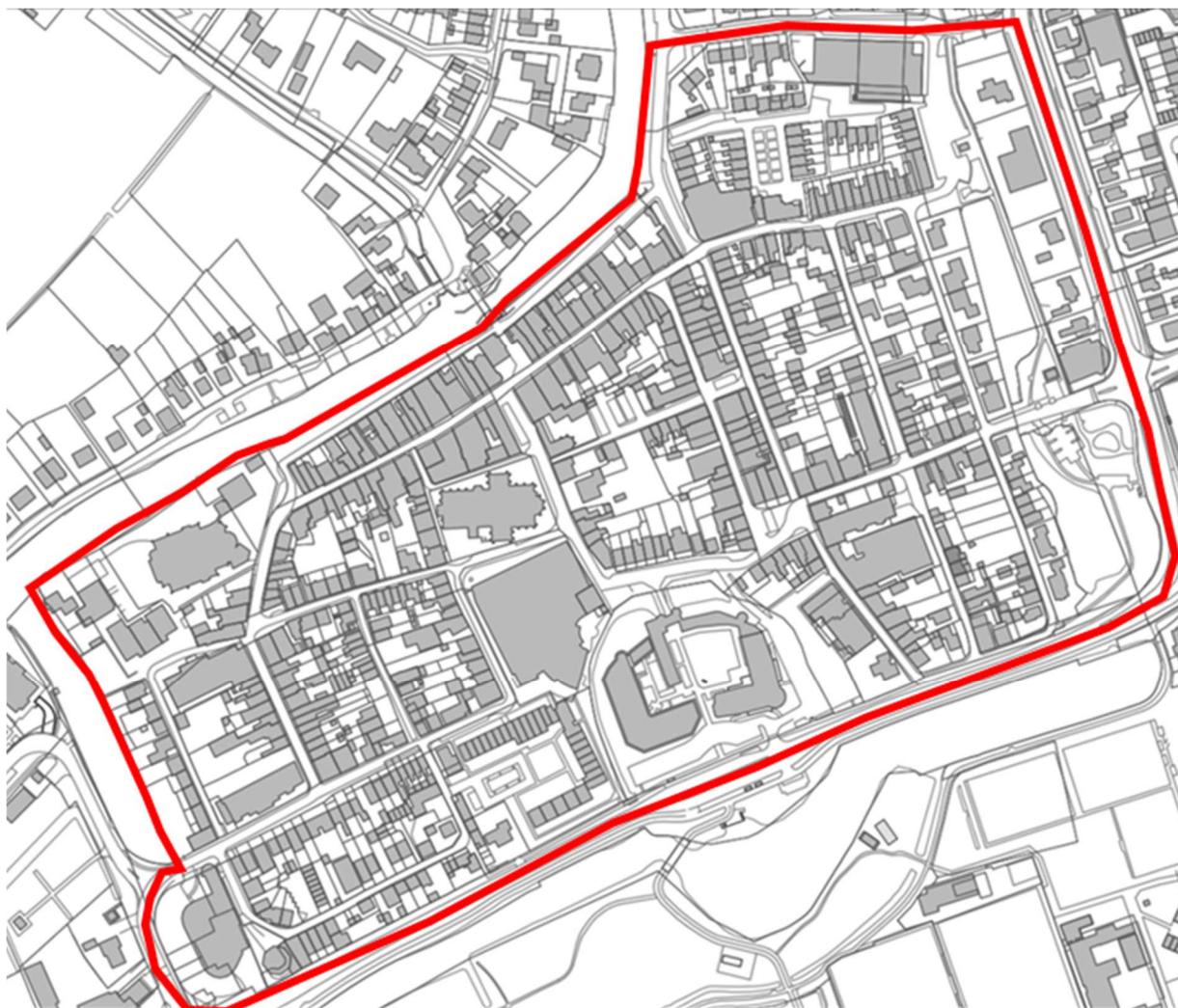
### 5.4 Bijdrage parkeerfonds

In alle andere situaties kan ontheffing van de parkeereis worden verleend door een bijdrage per parkeerplaats te storten in het Parkeerfonds. Hiermee wordt de verplichting om parkeerplaatsen aan te leggen verlegd naar de gemeente Montfoort. De gemeenteraad kan nadere eisen en/of voorwaarden stellen aan het toepassen van het Parkeerfonds. De gemeente heeft echter niet de verplichting om de parkeerplaatsen op getoetste afstand aan te leggen. Volgens gemeentelijk beleid wil de gemeente parkeerterreinen binnen een loopafstand van 250 meter van de rand van de Binnenstad aanbrengeen.

### 5.5 Hardheidsclausule

Het college van burgemeester en wethouders kan in specifieke gevallen besluiten om ontheffing te verlenen van de parkeereis, als het algemene maatschappelijke belang van de realisatie van het ruimtelijk initiatief zwaarder weegt dan de (mogelijke) parkeergevolgen.

## Bijlage 1: centrumgebied Montfoort



## Bijlage 2: parkeernormen auto gemeente Montfoort

A. WONEN					
	eenheid	centrum	rest bebouwde kom	buiten bebouwde kom	Aandeel bezoekers
Koop, huis, vrijstaand	per woning	2,0	2,3	2,4	0,3
Koop, huis, twee-onder-een-kap	per woning	2,0	2,2	2,2	0,3
Koop, huis, tussen/hoek	per woning	1,9	2,0	2,0	0,3
Koop, appartement, duur*	per woning	1,6	2,1	2,1	0,3
Koop, appartement, midden*	per woning	1,4	1,9	1,9	0,3
Koop, appartement, goedkoop*	per woning	1,3	1,6	1,6	0,3
Huur, huis, vrije sector	per woning	1,5	2,0	2,0	0,3
Huur, huis, sociale huur	per woning	1,3	1,6	1,6	0,3
Huur, appartement, duur**	per woning	1,4	1,9	1,9	0,3
Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. sociale huur) **	Per woning	1,1	1,4	1,4	0,3
Kamerverhuur, zelfstandig (niet-studenten)	per kamer	0,6	0,7	0,7	0,2
Kamerverhuur, studenten, niet-zelfstandig	per kamer	0,3	0,3	0,3	0,2
Serviceflat	per woning	1,1	1,2	1,2	0,3
Kleine eenpersoonswoning (tiny house, meestal grondgebonden)	per woning	0,6	0,7	0,7	0,3
Zorgwoning	per woning	0,6	0,6	0,6	0,3

\* Koop appartement duur: boven € 400.000,-      \*\* Huur appartement duur: boven € 1.000,-  
 \* Koop appartement midden: tussen € 200.000,- en € 400.000,-      \*\* Huur appartement midden / goedkoop: tot € 1.000,-  
 \* Koop appartement goedkoop: tot € 200.000,-

B. WERKEN					
	eenheid	centrum	rest bebouwde kom	buiten bebouwde kom	Aandeel bezoekers
Kantoor (zonder baliefunctie)	100 m <sup>2</sup> bvo	1,9	2,6	2,6	5%
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	100 m <sup>2</sup> bvo	2,5	3,6	3,6	20%
Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	100 m <sup>2</sup> bvo	1,6	2,4	2,4	5%
Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)	100 m <sup>2</sup> bvo	0,7	1,1	1,1	5%
Bedrijfsverzamelgebouw (Mix van kantoren (zonder baliefunctie) en bedrijven)	100 m <sup>2</sup> bvo	1,4	2,0	2,0	5%

C. BOODSCHAPPEN EN WINKELN					
	eenheid	centrum	rest bebouwde kom	buiten bebouwde kom	Aandeel bezoekers
Buurtsupermarkt	100 m <sup>2</sup> bvo	2,3	4,1	nvt	89%
Fullservice-supermarkt	100 m <sup>2</sup> bvo	3,9	5,9	nvt	93%
Grote supermarkt (XL)	100 m <sup>2</sup> bvo	6,6	8,6	nvt	84%
Groothandel specialist (bijvoorbeeld levensmiddelen, kantoorartikelen)	100 m <sup>2</sup> bvo	nvt	6,8	nvt	80%
Groothandel algemeen	100 m <sup>2</sup> bvo	nvt	7,1	nvt	80%
Buurt- en dorpscentrum	100 m <sup>2</sup> bvo	nvt	4,0	nvt	72%
Wijkcentrum (klein)	100 m <sup>2</sup> bvo	nvt	4,9	nvt	76%
Wijkcentrum (gemiddeld)	100 m <sup>2</sup> bvo	nvt	5,5	nvt	79%
Weekmarkt (bij klein wijk-, buurt- en dorpscentrum)	m <sup>1</sup> kraam	0,2	0,2	nvt	85%
Kringloopwinkel	100 m <sup>2</sup> bvo	nvt	2,0	nvt	89%
Bruin- en witgoedzaken	100 m <sup>2</sup> bvo	4,1	8,2	9,3	92%
Woonwarenhuis/woonwinkel	100 m <sup>2</sup> bvo	1,3	2,0	2,0	91%
Meubelboulevard/woonboulevard	100 m <sup>2</sup> bvo	nvt	2,6	nvt	93%
Outletcentrum	100 m <sup>2</sup> bvo	nvt	10,4	10,4	94%
Bouwmarkt	100 m <sup>2</sup> bvo	nvt	2,5	2,5	87%
Tuin-, Groencentrum	100 m <sup>2</sup> bvo	nvt	2,7	2,9	89%

D. SPORT CULTUUR EN ONTSPANNING					
	eenheid	centrum	rest bebouwde kom	buiten bebouwde kom	Aandeel bezoekers
Bibliotheek	100 m <sup>2</sup> bvo	0,5	1,2	1,4	97%
Museum	100 m <sup>2</sup> bvo	0,6	1,1	nvt	95%
Bioscoop	100 m <sup>2</sup> bvo	3,2	11,2	13,7	94%
Filmtheater/filmhuis	100 m <sup>2</sup> bvo	2,6	7,9	9,9	97%
Casino	100 m <sup>2</sup> bvo	5,7	6,5	8,0	86%
Bowlingcentrum	per bowlingbaan	1,6	2,8	2,8	89%
Biljart-/snookercentrum	per tafel	0,9	1,4	1,8	87%
Dansstudio	100 m <sup>2</sup> bvo	1,6	5,5	7,4	93%
Fitnessstudio/sportschool	100 m <sup>2</sup> bvo	1,4	4,8	6,5	87%
Fitnesscentrum	100 m <sup>2</sup> bvo	1,7	6,3	7,4	90%
Sauna, hammam	100 m <sup>2</sup> bvo	2,5	6,7	7,3	99%
Sporthal	100 m <sup>2</sup> bvo	1,6	2,9	3,5	96%
Sportzaal	100 m <sup>2</sup> bvo	1,2	2,9	3,6	94%
Tennishal	100 m <sup>2</sup> bvo	0,3	0,5	0,5	87%
Squashhal	100 m <sup>2</sup> bvo	1,6	2,7	3,2	84%
Zwembad overdekt	100 m <sup>2</sup> bassin	nvt	11,5	13,3	97%
Zwembad openlucht	100 m <sup>2</sup> bassin	nvt	12,9	15,8	99%
Sportveld	per ha netto terrein	20,0	20,0	20,0	95%
Jachthaven	per ligplaats	0,6	0,6	0,6	-
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), gemiddeld en kleiner	100 m <sup>2</sup> bvo	3,1	4,7	5,1	97%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), groot	100 m <sup>2</sup> bvo	4,0	5,9	6,4	98%
Kinderboerderij (stadsboerderij)	per boerderij	3,1	4,7	5,1	97%
Manege (paardenhouderij)	per box	nvt	nvt	0,4	90%
Volkstuin	per 10 tuinen	nvt	1,4	1,5	100%

E. HORECA EN VERBLIJFSRECREATIE					
	eenheid	centrum	rest bebouwde kom	buiten bebouwde kom	Aandeel bezoekers
Camping (kampeerterrein)	per standplaats	nvt	nvt	1,2	90%
Bungalowpark (huisjescomplex)	per bungalow	nvt	1,7	2,1	91%
1* Hotel	per 10 kamers	0,4	2,5	4,5	77%
2* Hotel	per 10 kamers	1,5	4,3	6,3	80%
3* Hotel	per 10 kamers	2,2	5,2	6,8	77%
4* Hotel	per 10 kamers	3,5	7,5	9,0	73%
5* Hotel	per 10 kamers	5,5	11,0	12,6	65%
Café/bar/cafetaria	100 m <sup>2</sup> bvo	6,0	7,0	nvt	90%
Restaurant	100 m <sup>2</sup> bvo	11,0	15,0	nvt	80%
Discotheek	100 m <sup>2</sup> bvo	7,0	20,9	20,8	99%
Evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw	100 m <sup>2</sup> bvo	5,5	8,5	nvt	99%

F. GEZONDHEID EN (SOCIALE) VOORZIENINGEN					
	eenheid	centrum	rest bebouwde kom	buiten bebouwde kom	Aandeel bezoekers
Huisartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	2,3	3,3	3,3	57%
Apotheek	per apotheek	2,4	3,4	nvt	45%
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1,4	2,0	2,0	57%
Consultatiebureau	per behandelkamer	1,5	2,1	2,2	50%
Consultatiebureau voor ouderen	per behandelkamer	1,3	2,0	2,2	38%
Tandartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1,7	2,6	2,7	47%
Gezondheidscentrum	per behandelkamer	1,7	2,5	2,5	55%
Crematorium	per (deels) gelijktijdige plechtigheid	nvt	30,1	30,1	99%
Begraafplaats	per (deels) gelijktijdige plechtigheid	nvt	31,6	31,6	97%
Religiegebouw	per zitplaats	0,2	0,2	-	-
Hospice	100 m <sup>2</sup> bvo	1,5	1,9	2,0	29%

*bij de functie hospice zijn de parkeernormen van een ziekenhuis aangehouden*



G. ONDERWIJS					
	eenheid	centrum	rest bebouwde kom	buiten bebouwde kom	Aandeel bezoekers
Kinderdagverblijf (crèche)	100 m <sup>2</sup> bvo	1,0	1,4	1,5	0%
Basisonderwijs	per leslokaal	0,8	0,8	0,8	-
Middelbare school	per 100 leerlingen	3,7	4,9	4,9	11%
Avondonderwijs	per 10 studenten	4,6	6,8	10,5	95%

### Rekenmethode voor halen en brengen bij basisscholen, crèches en kinderdagverblijven\*

#### Groepen 1 t/m 3

aantal leerlingen x % leerlingen met auto x 0,5<sup>1</sup> x 0,75<sup>2</sup>

+

#### Groepen 4 t/m 8

aantal leerlingen x % leerlingen met auto x 0,25<sup>1</sup> x 0,85<sup>2</sup>

+

#### Kinderdagverblijf

aantal leerlingen x % leerlingen met auto x 0,25<sup>1</sup> x 0,75<sup>2</sup>

=

Het totaal aantal parkeerplaatsen voor halen en brengen.

<sup>1</sup> = reductiefactor parkeerduur

groepen 1 t/m 3 gemiddeld 10 minuten in periode van 20 minuten = 0,5

groepen 4 t/m 8 gemiddeld 2,5 minuten in periode van 10 minuten = 0,25

kinderdagverblijf gemiddeld 15 minuten in periode van 60 minuten = 0,25

<sup>2</sup> = reductiefactor aantal kinderen per auto

groepen 1 t/m 3 = 0,75

groepen 4 t/m 8 = 0,85

kinderdagverblijf = 0,75

Het percentage leerlingen dat wordt gebracht en gehaald kan door middel van locatie specifiek parkeeronderzoek worden vastgesteld. Zijn geen locatie specifieke cijfers beschikbaar, dan wordt uitgegaan van de volgende percentages:

- groepen 1 t/m 3: 60%
- groepen 4 t/m 8: 40%
- kinderdagverblijf/crèche: 80%

Bij meerdere functies op één locatie is het drukste tijdstip maatgevend.

\* Op de site van CROW zal binnenkort een rekentool beschikbaar worden gesteld waarmee eenvoudig en snel de parkeerbehoefte kan worden berekend.

Het 'aandeel bezoekers' in de tabellen staat voor het aantal parkeerplaatsen dat openbaar toegankelijk moet zijn voor bezoekers die hun auto willen parkeren. Hiermee is in het kencijfer rekening gehouden. Het weergegeven parkeercijfer is dus inclusief bezoekersparkeren.

### Bijlage 3: parkeernormen fiets gemeente Montfoort

A. WONEN				
	eenheid	centrum	rest bebouwde kom	buiten bebouwde kom
Rij- en vrijstaande woning*	per kamer	1,0	1,0	1,0
Appartement (met fietsenberging)	per kamer	0,75	0,75	0,75
Appartement (zonder fietsenberging)	per kamer	0,25	0,25	0,25
Studentenhuis	per kamer	1,0	1,0	1,0

\* Bij voorkeur plus 1

Bovenstaande tabel betreft alleen fietsparkeervoorzieningen voor bewoners. In de openbare ruimte moet daarnaast rekening gehouden worden met fietsparkeervoorzieningen voor bezoekers (0,5 – 1 per woning)

B. WERKEN				
	eenheid	centrum	rest bebouwde kom	buiten bebouwde kom
Kantoor (personeel)	100 m <sup>2</sup> bvo	2,0	1,5	0,9
Kantoor (bezoekers)	100 m <sup>2</sup> bvo	6,0	6,0	6,0

C. BOODSCHAPPEN EN WINKELN				
	eenheid	centrum	rest bebouwde kom	buiten bebouwde kom
Winkelcentrum	100 m <sup>2</sup> bvo	2,5	2,5	nvt
Supermarkt	100 m <sup>2</sup> bvo	2,7	2,7	nvt
Bouwmarkt	100 m <sup>2</sup> bvo	0,25	0,25	nvt
Tuincentrum	100 m <sup>2</sup> bvo	0,25	0,25	nvt

D. SPORT CULTUUR EN ONTSPANNING				
	eenheid	centrum	rest bebouwde kom	buiten bebouwde kom
Bibliotheek	100 m <sup>2</sup> bvo	3,0	3,0	3,0
Museum	100 m <sup>2</sup> bvo	0,9	0,9	nvt
Bioscoop	100 m <sup>2</sup> bvo	7,8	1,4	nvt
Fitness	100 m <sup>2</sup> bvo	6,0	2,0	nvt
Sporthall	100 m <sup>2</sup> bvo	2,5	2,5	2,5
Sportzaal	100 m <sup>2</sup> bvo	4,0	4,0	4,0
Zwembad overdekt	100 m <sup>2</sup> bassin	20,0	20,0	20,0
Zwembad openlucht	100 m <sup>2</sup> bassin	28,0	28,0	28,0
Sportveld	per ha netto terrein	50,0	50,0	50,0

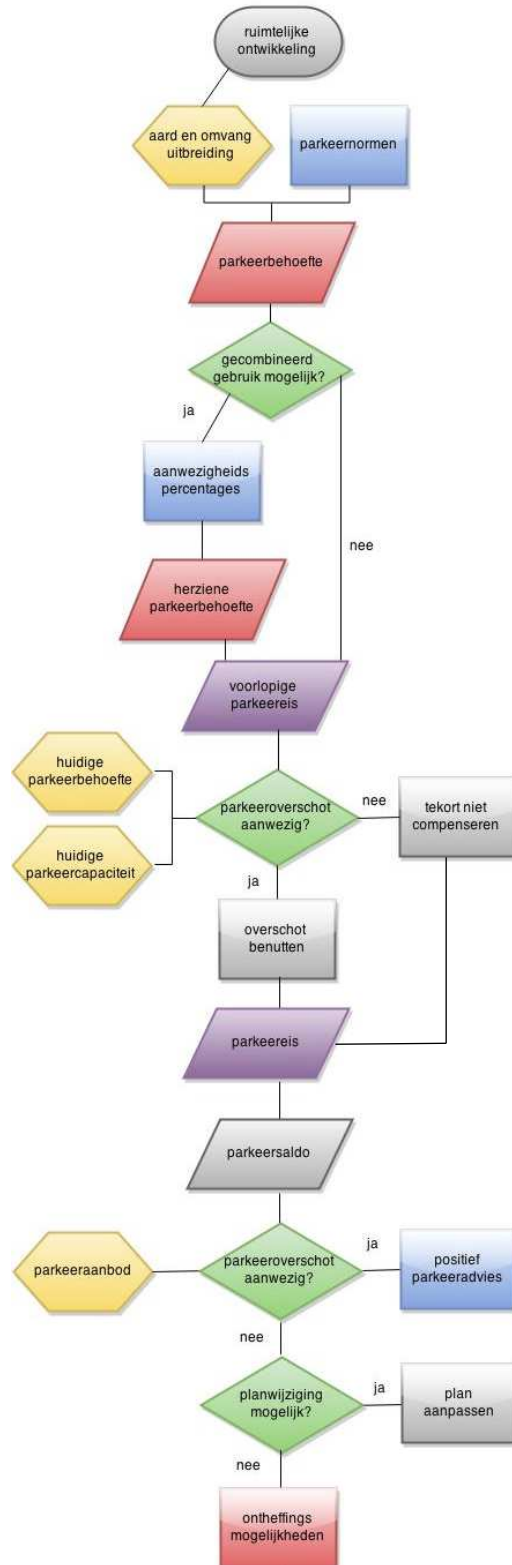
E. HORECA EN VERBLIJFSRECREACTIE				
	eenheid	centrum	rest bebouwde kom	buiten bebouwde kom
Restaurant (eenvoudig)	100 m <sup>2</sup> bvo	7,0	7,0	7,0
Restaurant (luxe)	100 m <sup>2</sup> bvo	2,0	2,0	2,0
Café/bar/cafetaria	100 m <sup>2</sup> bvo	7,0	7,0	7,0

F. GEZONDHEID EN (SOCIALE) VOORZIENINGEN				
	eenheid	centrum	rest bebouwde kom	buiten bebouwde kom
Apotheek (bezoekers)	per apotheek	7,0	7,0	7,0
Apotheek (medewerkers)	per apotheek	4,0	4,0	4,0
Gezondheidscentrum (bezoekers)	100 m <sup>2</sup> bvo	1,3	1,3	1,3
Gezondheidscentrum (medewerkers)	100 m <sup>2</sup> bvo	0,4	0,4	0,4
Begraafplaats / crematorium	per (deels) gelijktijdige plechtigheid	5,0	5,0	5,0
Religiegebouw	per 100 zitplaatsen	30,0	30,0	30,0

G. ONDERWIJS				
	eenheid	centrum	rest bebouwde kom	buiten bebouwde kom
Basisschool (leerlingen) - < 250 leerlingen	Per 10 leerlingen	4,3	4,3	4,3
Basisschool (leerlingen) - 250-500 leerlingen	Per 10 leerlingen	5,0	5,0	5,0
Basisschool (leerlingen) - > 500 leerlingen	Per 10 leerlingen	6,2	6,2	6,2
Basisschool (medewerkers)	Per 10 leerlingen	0,4	0,4	0,4
Middelbare school (leerlingen)	100 m <sup>2</sup> bvo	10,0	10,0	10,0
Middelbare school (medewerkers)	100 m <sup>2</sup> bvo	0,6	0,5	0,4

Bron: Fietsparkeerkcijfers 2019 (Fietsberaad/CROW, Utrecht, maart 2020, versie 4)

## Bijlage 4: proces toepassing parkeernormen



## Bijlage 5: voorbeeld berekeningen

### Voorbeeldberekening functie-uitbreiding

#### Initiatief:

Op een bedrijventerrein in Montfoort wordt een bestaand garagebedrijf uitgebreid met 300 m<sup>2</sup>. De totale bedrijfsoppervlakte wordt 900 m<sup>2</sup>. Bij de bestaande bedrijfslocatie zijn 17 parkeerplaatsen aanwezig.

#### Parkeerbehoefte:

De parkeerbehoefte heeft alleen betrekking op de uitbreiding. De parkeernorm voor de garage bedraagt 2,4 pp / 100 m<sup>2</sup> bvo. De parkeerbehoefte van de uitbreiding bedraagt 7,2 parkeerplaatsen.

#### Parkeereis:

In de huidige situatie zijn 17 parkeerplaatsen aanwezig. Op basis van de parkeernorm voor een garage bedraagt de huidige parkeerbehoefte 14,4 parkeerplaatsen. Er is sprake van een parkeeroverschot van 3 parkeerplaatsen (afgerond) in de huidige situatie. Het parkeeroverschot mag in mindering gebracht worden op de voorlopige parkeereis. De (definitieve) parkeereis bedraagt daarom 4 parkeerplaatsen (afgerond).

#### Parkeersaldo:

De planontwikkeling voorziet niet in de aanleg van extra parkeervoorzieningen, dat levert het volgende parkeersaldo op

aanbod 0 parkeerplaatsen

parkeereis 4 parkeerplaatsen

-----

Saldo - 4 parkeerplaatsen (tekort)

### Voorbeeldberekening functie-wijziging

#### Initiatief:

In het centrum van Montfoort wordt een bestaande supermarkt (500 m<sup>2</sup>) omgebouwd tot een restaurant (200m<sup>2</sup>) en winkelruimte (300m<sup>2</sup>). De supermarkt heeft 25 parkeerplaatsen op eigen terrein. De ontwikkeling voorziet in een uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein met 9 stuks.

#### Parkeerbehoefte:

De parkeernorm voor een supermarkt bedraagt 3,9 per 100 m<sup>2</sup> bvo

De parkeernorm voor een restaurant bedraagt 11,0 per 100 m<sup>2</sup> bvo.

De huidige parkeerbehoefte (supermarkt) bedraagt 19,5 parkeerplaatsen

De toekomstige parkeerbehoefte van de supermarkt bedraagt 11,7 parkeerplaatsen

De toekomstige parkeerbehoefte van het restaurant bedraagt 22 parkeerplaatsen

#### Parkeereis:

In de huidige situatie zijn 25 parkeerplaatsen aanwezig. De bestaande parkeerbehoefte bedraagt afgerond 20 parkeerplaatsen. Er is sprake van een parkeeroverschot van 5 parkeerplaatsen op eigen terrein in de huidige situatie. De toekomstige parkeervraag van supermarkt bedraagt afgerond 12 parkeerplaatsen (11,7 parkeerplaatsen). In de toekomstige situatie is dus sprake van een overschot van  $25 - 12 = 13$  parkeerplaatsen.

Het parkeeroverschot mag in mindering gebracht worden op de voorlopige parkeereis voor het restaurant. De (definitieve) parkeereis bedraagt daarom 9 parkeerplaatsen (afgerond).

#### Parkeersaldo:

De planontwikkeling voorziet in de aanleg van 9 extra parkeerplaatsen op eigen terrein, dat levert het volgende parkeersaldo op

aanbod 9 parkeerplaatsen

parkeereis 9 parkeerplaatsen

-----

Saldo 0 parkeerplaatsen

## Voorbeeldberekeningen nieuwbouw

### Initiatief:

In Montfoort (rest bebouwde kom) worden drie vrijstaande koopwoningen gebouwd. Twee woningen krijgen een garage en een oprit van 7 meter diep en 3 meter breed. Er wordt twee parkeerplaatsen aangelegd die openbaar toegankelijk zijn.

### Parkeerbehoefte:

De parkeernorm voor een vrijstaande koopwoning bedraagt 2,3 pp / per woning. De parkeerbehoefte van drie woningen bedraagt 6,9 parkeerplaatsen. Het bezoekersaandeel bedraagt 0,9 parkeerplaats.

### Parkeereis:

Er is geen sprake van gecombineerd gebruik van parkeervoorzieningen. De parkeereis bedraagt 7 parkeerplaatsen voor de woning waarvan 1,0 parkeerplaats openbaar toegankelijk.

### Parkeersaldo:

Op eigen terrein worden twee garages met oprit aangelegd. Conform tabel 3 wordt deze parkeervoorziening geteld als 0,8 parkeerplaats per stuk. Verder worden twee openbaar toegankelijke parkeerplaatsen aangelegd. Het parkeersaldo bedraagt:

aanbod	4 parkeerplaatsen (2 openbaar toegankelijk)
parkeereis	7 parkeerplaatsen (1 openbaar toegankelijk)
	----
Saldo	- 3 parkeerplaats (tekort)

### Initiatief:

In Montfoort (centrum) wordt een multifunctionele accommodatie gebouwd. De ontwikkeling voorziet in:

- 14 appartementen (koop, middenklasse);
- fitnesscentrum 250 m<sup>2</sup>
- inpandige parkeergarage 14 parkeerplaats
- aanleg 20 parkeerplaatsen die openbaar toegankelijk zijn

### Parkeerbehoefte:

14 appartementen x 1,4 = 19,6 parkeerplaatsen (waarvan 4,2 bezoekersplaatsen);  
fitnesscentrum 250 m<sup>2</sup> x 1,7 = 4,3 parkeerplaatsen

### Parkeereis:

Omdat sprake is van verschillende functies kan gedeeld gebruik van de parkeervoorzieningen plaatsvinden.

	tot	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Woningen bewoners	15,4	7,7	7,7	<b>13,9</b>	12,3	15,4	9,3	12,3	10,8
Woningen bezoekers	4,2	0,4	0,8	<b>3,4</b>	2,9	0,0	2,5	4,2	2,9
Fitnesscentrum	4,3	2,2	2,2	<b>4,3</b>	4,3	0,0	4,3	4,3	3,2
Totaal gecombineerd	23,9	10,3	10,7	<b>21,6</b>	19,5	15,4	16,1	20,8	16,9

De maatgevende parkeereis is op de werkdagavond. De parkeereis bedraagt dan 22 parkeerplaatsen, waarvan 7 parkeerplaatsen openbaar toegankelijk moeten zijn (3,4 woningen bezoekers + 90% bezoekers fitnesscentrum).

### Parkeersaldo:

Op eigen terrein worden 14 inpandige parkeerplaatsen aangelegd en 20 openbaar toegankelijk parkeerplaatsen. Het parkeersaldo bedraagt:

aanbod	34 parkeerplaatsen (20 openbaar toegankelijk)
parkeereis	22 parkeerplaatsen (7 openbaar toegankelijk)
	----
Saldo	+ 12 parkeerplaatsen (overschot)