

Nota Parkeernormen Amstelveen 2021

Afdeling Projecten en Advies, december 2020

Thijs Kreukels
Beleidsadviseur verkeer & vervoer
10 november 2020



Inhoud

Inhoud	2
1. Aanleiding	3
2. Ontwikkelingen	4
3. uitgangspunten	5
4. Toepassing	6
4.1 Parkeernormen	6
4.2 Toepassen parkeernorm	8
4.3 Afwijking	9
5. Parkeernormen	10
5.1 Wonen	10
5.2 kantoren	10
5.3 Voorzieningen	10
6. Overige normen	10
6.1 Fietsparkeren	10
6.2 Deelauto's	11
6.3 Openbare laadinfra	11
6.4 Halen en brengen van kinderen bij kinderopvang en basisschool	11
7. Juridisch kader	12
7.1 Juridische grondslag parkeertoets	12
7.2 Hardheidsclausule	12
Bijlagen	1
Bijlage 1. Parkeernormen	1
Bijlage 2. Parkeren op eigen erf	6
Bijlage 3. Aanwezigheidspercentages	7
Bijlage 4. Parkeren: maatvoering	8
Bijlage 5. Fietsparkeren	9



1. Aanleiding

Amstelveen en directe omgeving gaan de komende jaren groeien. Om ondanks deze groei een bereikbare stad te blijven is het noodzakelijk om de ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit nauw af te stemmen. Door parkeren nadrukkelijk te toetsen en de juiste parkeernorm zo vroeg mogelijk in het planproces te bepalen en vraag en aanbod van het aantal parkeerplaatsen goed op elkaar af te stemmen wordt parkeeroverlast voorkomen wat zorgt voor een verbetering van de verkeersveiligheid. Uiteindelijk leidt dit tevens tot een aantrekkelijkere openbare ruimte voor bewoners, bezoekers en ondernemers.

Eind 2015 heeft de gemeenteraad de Nota parkeernormen 2016 vastgesteld. Door diverse ontwikkelingen die in het volgende hoofdstuk worden beschreven, komen de normen zoals deze in 2015 zijn vastgesteld steeds meer onder druk te staan en is er in praktijk steeds meer sprake van maatwerk. Hoewel de mogelijkheid tot maatwerk niet uitgesloten moet worden, is het wenselijk om zoveel mogelijk normen beleidsmatig vast te leggen.

De nieuwe ontwikkelingen zijn voor de gemeente Amstelveen aanleiding de nu geldende normen te actualiseren. Hoewel de opzet en toepassingsregels vergelijkbaar zijn met de Nota parkeernormen uit 2016, is er wel het een en ander veranderd. Hieronder een beknopt overzicht:

- Amstelveen kent een andere stedelijkheidsgraad;

Het CBS hanteert een maatstaf voor de concentratie van menselijke activiteiten gebaseerd op de gemiddelde omgevingsadressendichtheid (oad). In tegenstelling tot de Nota Parkeernormen 2016 is deze gewijzigd van sterk stedelijk (gemiddelde oad van 1500 tot 2500 adressen per km²) naar zeer sterk stedelijk (gemiddelde oad van 2500 of meer adressen per km²);

- Er zal worden gewerkt met gebiedsindeling;

In de Nota Parkeernormen 2016 werd er geen onderscheid gemaakt naar verschillende zones. Gezien de verschillen tussen gebieden binnen Amstelveen op basis van aanbod van voorzieningen, aanbod van Openbaar vervoer en bereikbaarheid van onder andere de fiets, is gekozen voor het indeling van vier gebieden.

- Afwijkingsmogelijkheden van de parkeernormen;

De normen in deze nota zijn erop gericht dat bij ontwikkelingen voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd voor auto's en fietsen met als uitgangspunt dat parkeren op eigen terrein wordt opgelost. Door de ontwikkelaar vooraf duidelijke afwijkingsmogelijkheden te bieden, wordt parkeeroverlast voor de omgeving voorkomen.

- De normen zijn geactualiseerd;

Eind 2018 heeft het CROW nieuwe parkeerkencijfers gepubliceerd. De 'oude' cijfers dateren van 2012 en hebben als basis gediend voor onze parkeernormen uit de Nota Parkeernormen 2016. Hoewel de opzet van de nieuwe CROW parkeerkencijfers vergelijkbaar is met die van de oude zijn de kencijfers zelf geactualiseerd in hun waarde.

- Het aantal categorieën is uitgebreid;

Door een uitbreiding van het aantal categorieën worden vooraf voor meer voorzieningen en categorieën kaders meegegeven die het bepalen van de parkeervraag eenvoudiger en duidelijker maken. Hierbij wordt uitgegaan van de landelijke indeling van het CROW. Maatwerk blijft, mits goed gemotiveerd, mogelijk.



2. Ontwikkelingen

Mobiliteitsvisie

Amstelveen gaat de komende jaren groeien en ook de mobiliteit gaat verder groeien terwijl de ruimte in Amstelveen beperkt is. De mobiliteits- en parkeerbehoefte neemt toe en dit kan ertoe leiden dat niet voorzien kan worden in de mobiliteitsgroei van ruimtelijke ontwikkelingen. In de mobiliteitsvisie worden maatregelen voorgesteld om de bereikbaarheid van Amstelveen ook voor de toekomst te waarborgen.

Ruimtelijke ontwikkelingen

Waar in het verleden gemeenten vooral nieuwe woonwijken en bedrijventerreinen planden in buitengebieden en dit ten koste ging van groen, is de trend momenteel vooral inbreiding, binnen de stad kijken naar mogelijkheden. Voor nieuwe ontwikkelingen wordt vooral gekeken naar gebieden die al goed bereikbaar zijn, zoals bijvoorbeeld openbaar vervoer-knooppunten.

De ruimte wordt schaars

Amstelveen gaat de komende jaren groeien en ook de mobiliteit gaat verder groeien terwijl de ruimte in Amstelveen beperkt is. De mobiliteits- en parkeerbehoefte neemt toe en dit kan ertoe leiden dat niet voorzien kan worden in de mobiliteitsgroei van ruimtelijke ontwikkelingen. Juist omdat ruimtelijke ontwikkeling (wonen, werken, recreëren et cetera) en mobiliteit een belangrijke wisselwerking hebben, is afstemming tussen beide van groot belang.

Hoogbouwvisie Amstelveen

In Amstelveen is krapte op de woningmarkt en ook de ruimte is schaars aan het worden. In de hoogbouwvisie is gekeken naar strategisch goed bereikbare locaties, zoals bijvoorbeeld OV-knooppunten en wijkwinkelcentra waar de bereikbaarheid goed is en waar reeds voorzieningen aanwezig zijn. Dit geldt bijvoorbeeld voor de zone langs de Beneluxbaan.

Bereikbaarheid en parkeren bij nieuwe projecten

Er vinden veel nieuwe ontwikkelingen plaats in Amstelveen. Voor ontwikkelaars is het belangrijk hoe omgegaan wordt met parkeren, dit kost namelijk ruimte en heeft invloed op het aantal te realiseren woningen. Belangrijk is om te kijken welke rol de auto in de nieuwe projecten speelt, wat deelmobiliteit op kan lossen en welke vormen van parkeren daarbij passen..

Uitbreiding vergunningparkeren

Door onder andere Amsterdam Autoluw en het Schiphol- en Zuidas-parkeren neemt de parkeerdruk in Amstelveen toe. Ten noorden van de A9 wordt de parkeerdruk zo hoog, dat maatregelen genomen worden. Om deze parkeerdruk te verminderen, wordt de komende jaren geleidelijk betaald parkeren ingevoerd. Ook in een beperkt aantal gebieden ten zuiden van de A9 wordt geleidelijk betaald parkeren ingevoerd.

Deelmobiliteit

Er is een trend gaande van bezit naar gedeeld bezit, ook in Amstelveen. Voor de mobiliteit houdt dit in dat er steeds meer deelconcepten uitgevoerd worden. Zo staan er op enkele belangrijke OV-haltes in Amstelveen deelfietsen om het laatste stuk van/naar de halte per fiets te kunnen doen en worden er in 2019 deelscooters geplaatst. Het is de verwachting dat in de komende jaren ook de uitrol van deelauto's toeneemt.



Actualisatie CROW kengetallen

De nota parkeernormen 2016 is gebaseerd op de landelijke richtlijn (CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' van oktober 2012). Deze richtlijnen zijn gebaseerd op veel praktijkonderzoek en zijn de meest actuele en onderbouwde normen die voorhanden zijn. Door de CROW (het Kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte) zijn in 2018 nieuwe kengetallen ontwikkelend. Ondanks dat deze op hoofdlijnen niet veel afwijken van de kengetallen uit 2012 zijn er toch kleine wijzigingen en wordt er bijvoorbeeld rekening gehouden met 'nieuwe' ontwikkelingen zoals bijvoorbeeld de deelauto en deelfiets.

3. uitgangspunten

Bij het toepassen van de parkeernorm worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Een bouwinitiatief of wijziging van functie van een locatie mag geen parkeerproblemen en verkeersveiligheidsproblemen in de openbare ruimte veroorzaken of vergroten.
- Elke initiatiefnemer van (bouw)plannen dient zorg te dragen voor het realiseren van voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein, waarbij ook rekening wordt gehouden met het dubbelgebruik van de betreffende parkeerplaatsen.
- Indien realisatie van de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein niet mogelijk blijkt, dient de initiatiefnemer met een voorstel te komen hoe de parkeerbehoefte opgelost kan worden in de openbare ruimte. Het voorstel mag niet op stedenbouwkundige of verkeerskundige bezwaren stuiten. De kosten voor de aanleg zijn voor de aanvrager.
- Een bouwinitiatief of wijziging van functie van een locatie mag geen parkeerproblemen en verkeersveiligheidsproblemen in de openbare ruimte veroorzaken of vergroten.
- De Nota parkeernormen is van toepassing op ruimtelijke plannen voor nieuwbouw, verbouw, uitbreiding of wijziging van functie(s) voor zover zij van invloed zijn op het parkeren.
- Bij een ontwikkeling op een locatie waar een parkeervergunningen systeem geldt, hebben huurders, kopers en werknemers geen recht op een parkeervergunning voor parkeren op straat, ongeacht de beschikbaarheid van parkeerplaatsen op eigen terrein.
- Een initiatiefnemer kan een gemotiveerd voorstel indienen om af te wijken van de vastgestelde parkeernorm, onderbouwd door een goed mobiliteitsparagraaf en een goed verhaal waarom met minder parkeerplaatsen kan worden volstaan en hoe overlast voorkomen wordt. Dit kan als paragraaf in een startnotitie worden voorgelegd aan de gemeenteraad die hier een besluit over neemt.
- Ieder initiatief wordt afzonderlijk beoordeeld waarbij
- De parkeernormen in deze nota gelden voor nieuwe aanvragen vanaf 1 januari 2021. De oude parkeernormen uit de nota parkeernormen 2016 komen vanaf die datum te vervallen, tenzij hiernaar nog in oude bestemmingsplannen wordt verwezen.
- Indien in het voortraject normen zijn vastgesteld in de startnotitie wordt aan deze normen vastgehouden.
- De parkeernormen in deze nota zijn richtinggevend voor het opnemen van specifieke normen in bestemmingsplannen.



4. Toepassing

Om problemen in de toekomst te voorkomen is het bij inbreiding, uitbreiding en functieverandering belangrijk dat parkeernormen worden gehanteerd die aansluiten bij het verwachte autobezit en de ruimtelijke visie. Deze paragraaf geeft inzicht in de toepassing van parkeernormen in Amstelveen bij ruimtelijke ontwikkelingen.

4.1 Parkeernormen

Er bestaat geen landelijk voorgeschreven wettelijke normering voor parkeerplaatsen. Wel zijn er richtlijnen voor het toepassen van parkeernormen opgesteld door het Kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte (CROW). De normen zijn gebaseerd op veel praktijkonderzoek en zijn de meest actuele en onderbouwde normen die voorhanden zijn en dienen als basis voor de Amstelveense parkeernormen. Hierbij is uitgegaan van het minimum kengetal. Dit sluit aan bij de visie van de gemeente Amstelveen waarin gestreefd wordt naar een aantrekkelijke stad waar duurzaam vervoer wordt gestimuleerd, parkeeroverlast wordt tegengegaan, de openbare ruimte een kwaliteitsimpuls krijgt en projecten gerealiseerd kunnen worden zonder te hoge kosten voor inbandige parkeerplaatsen. Daarnaast is de hoeveelheid categorieën en functies beperkt om het normenkader overzichtelijk te houden en voor een aantal functies praktijkdiscussies te verminderen. De Amstelveense parkeernormen zijn opgenomen in bijlage 1.

4.1.1 Stedelijkheidsgraad

Welke parkeernormen er voor een gebied gelden is afhankelijk van de stedelijkheidsgraad, de zone waarin het gebied ligt en welke functies in het gebied komen. Het CBS heeft een typologie van stedelijkheidsgraad per gemeente. Deze wordt elk jaar opnieuw bekeken. De indeling van gemeenten naar stedelijkheid is gebaseerd op de omgevingsadressendichtheid van de gemeente. Allereerst is voor ieder adres binnen een gemeente de adressendichtheid vastgesteld van een gebied met een straal van 1 km rondom dat adres. De omgevingsadressendichtheid van een gemeente is de gemiddelde waarde hiervan voor alle adressen binnen die gemeente. De vijf stedelijkheidsklassen zijn gebaseerd op klassegrenzen van 2500, 1500, 1000 en 500 adressen per km². De volgende klassen worden onderscheiden:

- Zeer sterk stedelijk (omgevingsadressendichtheid van 2500 of meer)
- Sterk stedelijk (omgevingsadressendichtheid van 1500 tot 2500;
- Matig stedelijk (omgevingsadressendichtheid van 1000 tot 1500;
- Weinig stedelijk (omgevingsadressendichtheid van 500 tot 1000;
- Niet stedelijk (omgevingsadressendichtheid van minder dan 500.

De stedelijkheidsgraad is van invloed op de aantrekkelijkheid van het gebruik van andere vervoerwijzen dan de auto en daarmee op de parkeervraag. In een (zeer sterk) stedelijke gemeente is bijvoorbeeld het openbaar vervoer beter geregeld dan in een niet stedelijke gemeente en is het eenvoudiger de fiets te gebruiken voor allerlei activiteiten. Hieruit volgt dat de behoefte aan een auto en dus aan parkeerplaatsen in een niet stedelijke gemeente hoger is dan in stedelijke gemeenten.

De gemeente Amstelveen wordt gekwalificeerd als 'zeer sterk stedelijk'. Dit is gewijzigd ten opzichte van de Nota parkeernormen Amstelveen 2016



4.1.2 Gebiedsindeling

Voor de parkeercijfers maakt het CROW naast een onderscheid in stedelijkheidsgraad ook een onderscheid in vier verschillende zones: centrum, schil centrum, rest bebouwde kom en buitengebied. Voor Amstelveen gaan we uit van 4 zones: Zone A, Zone B, Zone C en Zone D. Uitgangspunt bij de indeling van deze zones is dat het zeer logische gebieden met een duidelijke afbakening betreffen waarvoor over het algemeen dezelfde kenmerken gelden. Voor zone B wordt in de normering onderscheid gemaakt tussen gebieden met betaald parkeren en gebieden zonder betaald parkeren.

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

- Aanwezigheid van hoogwaardig openbaar vervoer
- Een goede aanwezigheid van fietsinfrastructuur en stallingen
- Een stevig aanbod aan voorzieningen.

Zone B1, een gebied met een gemiddelde autoafhankelijkheid dat zich kenmerkt door:

- Aanwezigheid van (hoogwaardig) openbaar vervoer
- Een goede aanwezigheid van fietsinfrastructuur
- Een voldoende aanbod aan dagelijkse voorzieningen.
- Aanwezigheid van betaald parkeren

Zone B2 een gebied met een gemiddelde autoafhankelijkheid dat zich kenmerkt door:

- Aanwezigheid van (hoogwaardig) openbaar vervoer
- Een goede aanwezigheid van fietsinfrastructuur
- Een voldoende aanbod aan dagelijkse voorzieningen.

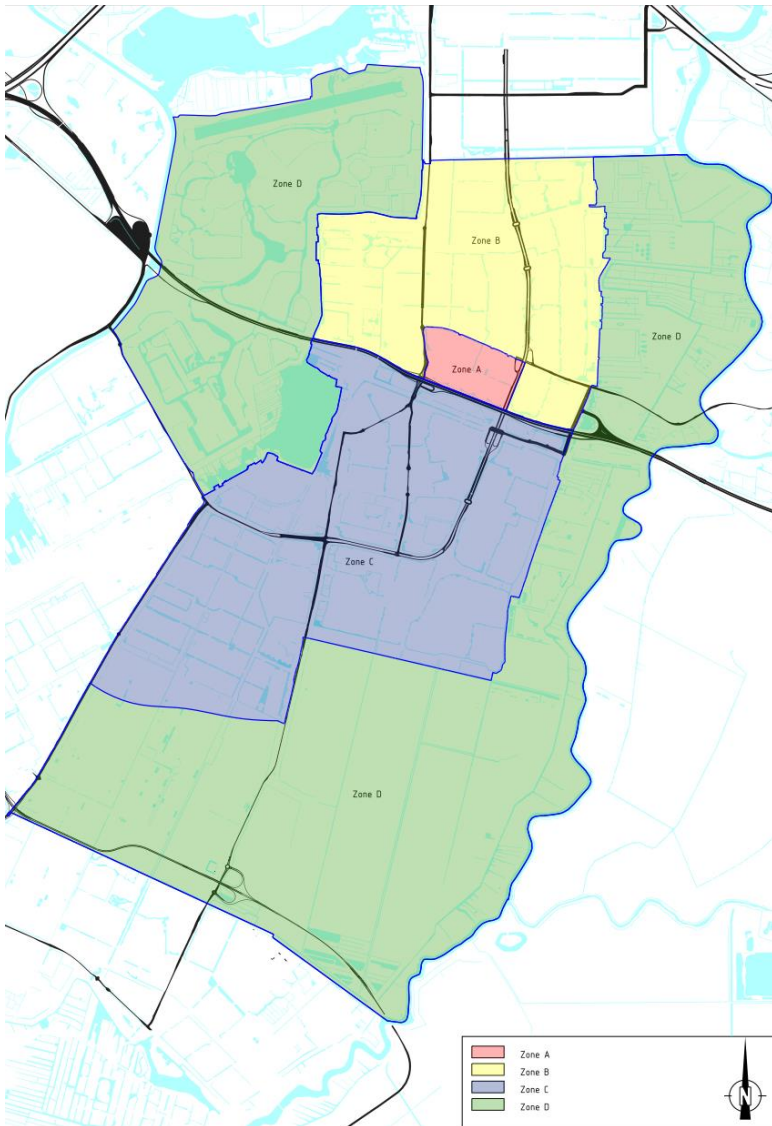
Zone C, een gebieden met een hoge autoafhankelijkheid dat zich kenmerkt door:

- Openbaar vervoer in de directe nabijheid
- Een beperkte aanwezigheid van fietsinfrastructuur
- Aanwezigheid van dagelijkse voorzieningen.

Zone D, een gebied met een zeer hoge autoafhankelijkheid dat zich kenmerkt door:

- Geen of nauwelijks openbaar vervoer
- Een zeer beperkte aanwezigheid van fietsinfrastructuur
- Nauwelijks voorzieningen aanwezig binnen acceptabele afstand

Als aanvulling op bovenstaande geldt dat er voor gebiedsontwikkeling specifiek gekeken wordt naar de parkeernorm voor de diverse voorzieningen in dat betreffende gebied.



Afbeelding 1: Zone indeling

4.2 Toepassen parkeernorm

Voor het vaststellen van de uiteindelijke parkeernorm is een specifieke berekening nodig. Hieronder volgt een nadere toelichting:

- Bij verandering van functie wordt de daadwerkelijke parkeereis bepaald door de parkeerbehoefte van te slopen of te herbestemmen functies in mindering te brengen op de parkeerbehoefte van de nieuwe functies.
- Voor de verschillende functies bestaan verschillende parkeernormen. Indien een bouwplan voorziet in de combinatie van meerdere functies zal aan de hand van de aantallen m² bvo per functie (of op basis van de andere grootheden) moeten worden berekend op welke wijze in de totale parkeerbehoefte kan worden voorzien. Bij ondergeschikte functie geldt voor de berekening de hoofdfunctie. Bij één voorziening kan sprake zijn van meerdere hoofdfuncties. Dit vraagt om maatwerk.



- Er vindt bij het ontwikkelen van meerdere verschillende functies een toets plaats voor dubbelgebruik op een maatgevend moment op basis van de aanwezigheidspercentages. Hierbij dient rekening gehouden te worden met de openbaarheid van de betreffende parkeerplaatsen.
- Alle parkeerplaatsen dienen onafhankelijk van elkaar te bereiken te zijn.
- Bestaande parkeerplaatsen die als gevolg van het bouwplan verdwijnen, moeten worden gecompenseerd en worden dus opgeteld bij de parkeereis, tenzij er op basis van parkeerdrukmetingen aangetoond kan worden dat dit niet nodig is. Bij de berekening van het aantal parkeerplaatsen wordt aan het eind van de berekening het aantal parkeerplaatsen afgerond op hele aantallen.

4.3 Afwijking

Ontwikkelingen worden getoetst aan de geldende parkeernormen. Onder bepaalde omstandigheden kan de gemeente afwijken van deze normen. Het gaat hierbij om het afwijken van de eis om een bepaald aantal parkeerplaatsen te realiseren op eigen terrein. Wanneer aannemelijk wordt gemaakt dat dit het geval is, dan wordt zonder besluit van B&W vrijstelling verleend van de parkeereis bij kleine uitbreidingen en/of aanpassingen van bestaande functies die tot een extra parkeereis van maximaal 2 parkeerplaatsen leiden.

Het is ook mogelijk om af te wijken van de parkeereis met meer dan 2 parkeerplaatsen. Hiervoor hebben we de volgende afwijkingsmogelijkheden opgenomen in de nota

- Extra fietsparkeerruimte: als een ontwikkeling in een gebied met betaald parkeren voorziet in extra fietsparkeervoorzieningen, dan kan het aantal te realiseren autoparkeerplaatsen met maximaal 10% worden verlaagd - in de verhouding vijf extra fietsparkeerplaatsen in plaats van één autoparkeerplaats. Deze extra fietsparkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd op eigen terrein en zijn bedoeld voor langparkeerders (bewoners, werkers, studenten).
- Deelauto's: als bij een woningontwikkeling in een gebied met betaald parkeren deelauto's op eigen terrein ter beschikking worden gesteld, dan kan het aantal te realiseren autoparkeerplaatsen met maximaal 20% worden verlaagd in de verhouding één autodeelparkeerplaats in plaats van vier gewone autoparkeerplaatsen. Een parkeerplaats voor een deelauto vervangt dus vier reguliere autoparkeerplaatsen.
- Bij de ontwikkeling van 'autovrije' complexen in vergunningengebieden kan worden afgeweken van de vastgestelde parkeernorm. Voorwaarde hiervoor is dat de parkeerbehoefte van de (toekomstige) bewoners niet worden gefaciliteerd in de openbare ruimte. De initiatiefnemer van een (geheel of gedeeltelijk) autovrij complex houdt bij de ontwikkeling rekening met het bouwen voor een doelgroep zonder auto.
- Voor wat betreft een combinatie van meerdere afwijkingsmogelijkheden geldt een maximale verlaging van 20% op het totaal aantal parkeerplaatsen.



5. Parkeernormen

De parkeernormen zijn uitgewerkt in bijlage 1 van deze nota en is gebaseerd op de kengetallen van de in de CROW-publicatie 381, "Toekomstbestendig parkeren: van parkeercijfers naar parkeernormen" weergegeven parkeercijfers. Deze normen zijn door het CROW (het Kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte) geactualiseerd en zijn over het algemeen lager dan de normen uit de Nota Parkeernormen 2016. Een andere reden dat de normen over het algemeen lager zijn dan uit de oude nota heeft tevens te maken met de gewijzigde stedelijkheidsgraad en de ontwikkelingen zoals beschreven in hoofdstuk 2.

5.1 Wonen

Amstelveen groeit en de verwachting is dat het aantal inwoners de komende jaren de grens van 100.000 gaat passeren en mogelijk nog verder doorgroeit. Momenteel is de trend om binnen de stad te kijken naar mogelijkheden om woningbouw te realiseren. Hierbij wordt in eerste instantie gekeken naar locaties die goed bereikbaar zijn. Al wordt er gezien de beperkte ruimte in Amstelveen ook naar locaties gekeken die minder goed bereikbaar zijn.

Bij het bepalen van de gebiedsindeling is hier ook rekening mee gehouden. De parkeernorm voor woningen verschilt per gebied en per type woning. Ook is er een ontwikkeling zichtbaar waarbij vooral middeldure woningen gebouwd worden, wat resulteert in een groter aantal woningen en dus een groter aantal parkeerplaatsen

5.2 kantoren

Amstelveen kent een goed vestigingsklimaat voor bedrijven en wil dit graag behouden. Bij een goed vestigingsklimaat hoort ook een goede bereikbaarheid. De werklocaties in Amstelveen moeten goed ontsloten en met meerdere modaliteiten bereikbaar zijn. Dit wordt in de mobiliteitsvisie ook onderschreven. Daarnaast wordt ook als uitgangspunt creëren van nabijheid benoemd. Hiermee wordt niet-noodzakelijk autoverkeer teruggedrongen en wordt het gebruik van andere modaliteiten gestimuleerd. De parkeernorm met betrekking tot kantoren verschillen ook per gebied.

5.3 Voorzieningen

De categorie voorzieningen is zeer divers en omvat onder andere recreatieve voorzieningen, onderwijsinstellingen, zorginstellingen en horeca.

Voor deze categorieën dient het minimale kengetal van de CROW publicatie 381 als uitgangspunt voor de Amstelveense parkeernormen nota 2021.

6. Overige normen

6.1 Fietsparkeren

Het Bouwbesluit (artikel 4.31) verplicht bij nieuwbouwwoningen een afsluitbare bergruimte om fietsen of scootmobielen op te bergen. Voor niet-woonfuncties is geen verplichting opgenomen. Er zal bij het indienen van een vergunningaanvraag voor een ontwikkeling aan de initiatiefnemer verzocht worden aan te geven op welke manier wordt voorzien in voldoende fietsstallingsvoorzieningen. Daarnaast moet de



initiatiefnemer inzichtelijk maken welk type fietsparkeervoorziening gerealiseerd wordt en op welke plekken. In bijlage 5 zijn fietsparkeernormen opgenomen voor het aantal bezoekersplekken bij verschillende bestemmingen. Deze normen zijn gebaseerd op de kengetallen van de CROW en zijn ongewijzigd ten opzichte van de normen uit de Nota parkeernormen 2016.

De fietsparkeerplaatsen dienen te voldoen aan de kwaliteitseisen van Fietsparkeur en de CROW Leidraad fietsparkeren. Verder geldt dat de fietsenstalling logisch, veilig en overzichtelijk moet zijn ingedeeld, er binnen en vanuit de fietsenstalling naar de bijbehorende bestemming een logische, snelle en eenvoudige routing is (bij voorkeur binnendoor) en de sociale veiligheid is gewaarborgd door een goede indeling en verlichting (bij voorkeur daglichttoetreding). Daarnaast dienen de fietsparkeerplaatsen voorzien te zijn van laadinfrastructuur voor elektrische fietsen.

6.2 Deelauto's

Deelauto's worden steeds populairder en de verwachting is dat het aantal deelauto's komende jaren sterk zal gaan toenemen. In 2019 zijn er ruim 500.000 'autodelers' in Nederland. Dit zorgt er onder andere voor dat er minder parkeerruimte nodig is. Daarnaast heeft autodelen ook een positief effect op het milieu. Standplaatsgebonden deelauto's zijn in de meeste gevallen bovendien kleiner, nieuwer en schoner dan het gemiddelde Nederlandse wagenpark.

Bij nieuwbouwprojecten is het mogelijk minder parkeerplaatsen aan te leggen dan op basis van de lokale parkeernorm vereist is, wanneer bewoners gaan autodelen. Bij woningbouwprojecten waarbij een deelauto structureel deel uitmaakt van het woonaanbod zijn per deelauto drie parkeerplaatsen minder nodig.

6.3 Openbare laadinfra

Het aantal elektrische auto's neemt toe en daarmee ook de vraag naar (openbare) laadinfra. Bij ontwikkelingen dient hier ook op ingespeeld te worden. Sinds 10 maart 2020 is er een verplichting met betrekking tot het aanleggen van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen.

Bij woongebouwen met meer dan 10 parkeervakken op hetzelfde terrein moet voor elk parkeervak leidinginfrastructuur worden aangelegd voor laadpalen. Bij utiliteitsgebouwen met meer dan 10 parkeervakken op hetzelfde terrein moet minimaal 1 oplaadpunt worden aangelegd. Ook moet er leidinginfrastructuur voor laadpalen worden aangelegd voor 1 op de 5 parkeervakken.

Bij bouwinitiatieven kleiner dan 10 parkeerplaatsen, staat het de initiatiefnemers vrij om laadpunten aan te leggen 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.

6.4 Halen en brengen van kinderen bij kinderopvang en basisschool

Met name bij basisscholen en kinderdagverblijven kan in de straat een onwenselijke verkeerssituatie ontstaan bij het halen en brengen van kinderen, als het ontwerp van de buitenruimte hier onvoldoende rekening mee houdt. Daarom geldt naast de normale parkeereis (voor personeel) de eis tot het voorzien in een maatregel voor het halen en brengen van kinderen. Op deze locatie kunnen ouders dan buiten de rijbaan hun auto neerzetten om hun kind op te halen of weg te brengen, zonder hinder voor het overige verkeer te veroorzaken. Het creëren van goede voorzieningen voor halen en brengen is van essentieel



belang voor de verkeersveiligheid bij scholen. Deze voorziening dient op eigen terrein gesitueerd te worden. Indien dit niet mogelijk blijkt, verdient een oplossing waarbij rekening gehouden wordt met dubbelgebruik de voorkeur.

7. Juridisch kader

Om een goede parkeersituatie te realiseren, is het noodzakelijk om bij elk initiatief te kunnen toetsen op basis van parkeren. Paragraaf 4.1 gaat nader in op de juridische grondslag van deze toets.

7.1 Juridische grondslag parkeertoets

Sinds een wetswijziging die per 29 november 2014 in werking trad (kortgezegd de Reparatiwet; BZK 2014 Stb. 2014, 458) mogen stedenbouwkundige voorschriften, waaronder regels over de benodigde parkeerruimte, niet meer in de bouwverordening worden neergelegd. Voor bestaande bestemmingsplannen is artikel 2.5.30 van de bouwverordening nog tot 1 juli 2018 van toepassing. Voor bestemmingsplannen die na 29 november 2014 worden vastgesteld vervalt artikel 2.5.30 bouwverordening direct en moet de parkeerregeling in het bestemmingsplan worden opgenomen. In Amstelveen is ervoor gekozen om dit te regelen door in de planregels met een dynamische verwijzing te verwijzen naar de parkeernormen en toepassingsregels uit deze Nota Parkeernormen.

Sinds 5 mei 2017 is er een paraplubestemmingsplan onherroepelijk in werking getreden voor het hele grondgebied van Amstelveen. Dit parapluplan geldt als toetsingskader voor de parkeernormen. In alle nadien vastgestelde bestemmingsplannen is deze dynamische verwijzing naar deze Nota Parkeernormen opgenomen. Op 1 januari 2022 zal naar verwachting de Omgevingswet in werking treden, de parkeernormen worden dan een onderdeel van het omgevingsplan, dat de opvolger is van het bestemmingsplan.

7.2 Hardheidsclausule

Na vaststelling van de Nota parkeernormen zijn de hierin beschreven parkeernormen en werkwijze van toepassing op alle toekomstige plannen en projecten. Uitzondering hierop vormen de locaties of gebieden waarvoor in het bestemmingsplan al parkeernormen opgenomen zijn. De nieuwe parkeernormen worden dan van kracht vanaf het moment dat het paraplubestemmingsplan in werking treedt.

Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van de Nota parkeernormen indien strikte toepassing van de nota leidt tot een bijzondere hardheid die niet door dringende redenen/noodzaak wordt gerechtvaardigd. De dringende redenen om van deze hardheidsclausule gebruik te maken moeten gemotiveerd worden aangetoond door de aanvrager. De gemeente beoordeelt de redelijkheid van deze motivering.



Bijlagen

Bijlage 1. Parkeernormen

Wonen*

Type	Eenheid	Zone A	Zone B1	Zone B2	Zone C	Zone D
Koop, huis, vrijstaand	Per woning	1,1	1,3	1,9	1,9	> 1,9
Koop, huis, twee-onder-een-kap	Per woning	1,0	1,2	1,7	1,7	> 1,7
Koop, huis, tussen/hoek	Per woning	0,9	1,1	1,5	1,5	> 1,5
Koop, appartement, duur	Per woning	0,9	1,1	1,6	1,6	> 1,6
Koop, appartement, midden	Per woning	0,8	1,0	1,4	1,4	> 1,4
Koop, appartement, goedkoop	Per woning	0,7	0,8	1,1	1,1	> 1,1
Huur, huis, vrije sector	Per woning	0,9	1,1	1,5	1,5	> 1,5
Huur, huis, sociale huur	Per woning	0,7	0,8	1,1	1,1	> 1,1
Huur, appartement, duur	Per woning	0,8	1,0	1,4	1,4	> 1,4
Huur, appartement, midden/ goedkoop	Per woning	0,5	0,6	0,9	0,9	> 0,9
Kamerverhuur, zelfstandig	Per kamer	0,4	0,4	0,5	0,5	> 0,5
Kamerverhuur, studenten, niet zelfstandig	Per kamer	0,1	0,1	0,1	0,1	> 0,1
Aanleunwoning/ serviceflat	Per woning	0,1	0,1	0,9	0,9	> 0,9
Tiny house	Per woning	0,4	0,4	0,5	0,5	> 0,5

* Zoals vastgesteld in de gebiedsvisie Kronenburg Uilenstede wordt kamerverhuur, studenten, niet zelfstandig en kamerverhuur zelfstandig in afwijking op deze nota een norm van 0,04 parkeerplek gehanteerd.

Werken/ winkel

Type	Eenheid	Zone A	Zone B1	Zone B2	Zone C	Zone D
Kantoor (zonder baliefunctie)	Per 100m ² bvo	0,6	0,9	0,9	0,9	> 0,9
Commerciële dienstverlening	Per 100m ² bvo	0,9	1,1	1,4	1,4	> 1,4
Bedrijfsfunctie (arbeidsintensief)	Per 100m ² bvo	1,0	1,3	1,6	1,6	> 1,6
Bedrijfsfunctie (arbeidsextensief)	Per 100m ² bvo	0,3	0,5	0,6	0,6	> 0,6
Bedrijfsverzamelgebouw	Per 100m ² bvo	0,6	0,9	1,1	1,1	> 1,1



Buurtsupermarkt	Per 100m ² bvo	0,4	1,0	1,6	1,6	> 1,6
Fullservice-supermarkt	Per 100m ² bvo	1,5	2,2	2,9	2,9	> 2,9
Grote supermarkt	Per 100m ² bvo	4,1	4,8	5,6	5,6	> 5,6
Groothandel	Per 100m ² bvo	-	3,9	4,1	4,1	> 4,1
Groothandel algemeen	Per 100m ² bvo	-	4,4	4,5	4,5	> 4,5
Binnenstad	Per 100m ² bvo	2,9	-	-	-	-
Buurt-en dorpscentrum	Per 100m ² bvo	-	1,8	2,4	2,4	> 2,4
Wijkcentrum (klein)	Per 100m ² bvo	-	2,3	3,1	3,1	> 3,1
Wijkcentrum (gemiddeld)	Per 100m ² bvo	-	2,9	3,6	3,6	> 3,6
Wijkcentrum (groot)	Per 100m ² bvo	-	3,3	4,1	4,1	> 4,1
Weekmarkt	Per 100m ² bvo	0,15	0,15	0,15	0,15	> 0,15
kringloopwinkel	Per 100m ² bvo	-	0,6	1,1	1,1	> 1,1
Bruin en witgoedzaken	Per 100m ² bvo	2,3	3,8	5,4	5,4	> 5,4
Woonwarenhuis	Per 100m ² bvo	0,6	1,0	1,1	1,1	> 1,1
Meubelboulevard	Per 100m ² bvo	-	1,2	1,5	1,5	> 1,5
Winkelboulevard	Per 100m ² bvo	-	2,5	2,9	2,9	> 2,9
Outletcentrum	Per 100m ² bvo	-	6,6	7,3	7,3	> 7,3
Bouwmarkt	Per 100m ² bvo	-	1,2	1,7	1,7	> 1,7
Tuincentrum	Per 100m ² bvo	-	1,8	2,0	2,0	> 2,0
Groencentrum	Per 100m ² bvo	-	1,8	2,1	2,1	> 2,1

Sport, cultuur en ontspanning

Type	Eenheid	Zone A	Zone B1	Zone B2	Zone C	Zone D
Bibliotheek	Per 100m ² bvo	0,1	0,4	1,1	1,1	> 1,1
Museum	Per 100m ² bvo	0,3	0,5	0,5	0,5	> 0,5
Bioscoop	Per 100m ² bvo	1,6	5,5	12,7	12,7	> 12,7
Filmtheater/filmhuis	Per 100m ² bvo	1,0	3,0	8,9	8,9	> 8,9
Theater/ Schouwburg	Per 100m ² bvo	5,2	5,7	10,5	10,5	> 10,5
Musicaltheater	Per 100m ² bvo	2,1	2,5	4,6	4,6	> 4,6
Casino	Per 100m ² bvo	4,8	5,2	7,5	7,5	> 7,5
Bowlingcentrum	Per bowlingbaan	0,7	1,2	2,3	2,3	> 2,3
Biljart/ snookercentrum	Per tafel	0,4	0,6	1,5	1,5	> 1,5



Dansstudio	Per 100m ² bvo	0,7	2,5	6,9	6,9	> 6,9
Fitnessstudio/ Sportschool	Per 100m ² bvo	0,6	2,1	6,0	6,0	> 6,0
Fitnesscentrum	Per 100m ² bvo	0,8	2,9	6,9	6,9	> 6,9
Wellnesscentrum	Per 100m ² bvo	-	-	10,4	10,4	> 10,4
Sauna	Per 100m ² bvo	1,6	3,3	6,8	6,8	> 6,8
Sporthal	Per 100m ² bvo	1,2	1,8	3,2	3,2	> 3,2
Sportzaal	Per 100m ² bvo	0,8	1,6	3,3	3,3	> 3,3
Tennishal	Per 100m ² bvo	0,2	0,3	0,4	0,4	> 0,4
Squashhal	Per 100m ² bvo	1,4	2,2	3,1	3,1	> 3,1
Zwembad overdekt	Per 100m ² bassin	-	8,8	12,3	12,3	> 12,3
Zwembad openlucht	Per 100m ² bassin	-	8,0	14,8	14,8	> 14,8
Zwemparadijs	Per 100m ² bassin	-	-	3,0	3,0	> 3,0
Sportveld	Per ha. netto terrein	13,0	13,0	13,0	13,0	> 13,0
Kunstijsbaan	Per 100m ² bvo	0,9	1,1	1,8	1,8	> 1,8
Stadion	Per zitplaats	0,04	0,04	0,04	0,04	> 0,04
Jachthaven	Per ligplaats	0,5	0,5	0,5	0,5	> 0,5
Golfoefencentrum	Per centrum	-	-	54,2	54,2	> 54,2
Golfbaan (18 holes)	Per 18 holes	-	-	178,5	178,5	> 178,5
Indoorspeeltuin	Per 100m ² bvo	0,4	1,2	2,6	2,6	> 2,6
Indoorspeeltuin groot	Per 100m ² bvo	1,0	1,8	3,6	3,6	> 3,6
Indoorspeeltuin zeer groot	Per 100m ² bvo	2,2	3,1	4,9	4,9	> 4,9
Kinderboerderij	Per gem. boerderij	0,4	1,2	2,6	2,6	> 2,6
Manege	Per box	-	-	4,0	4,0	> 4,0
Dierenpark	Per ha. netto terrein	4,0	4,0	4,0	4,0	> 4,0
Attractie en pretpark	Per ha. netto terrein	-	-	4,0	4,0	> 4,0
Volkstuin	Per 10 tuinen	-	0,9	1,3	1,3	> 1,3
Plantentuin	Per gemiddelde tuin	-	5,0	11,0	11,0	> 11,0

Horeca en recreatie

Type	Eenheid	Zone A	Zone B1	Zone B2	Zone C	Zone D
Camping	Per standplaats	-	-	1,1	1,1	> 1,1
Bungalowpark	Per Bungalow	-	-	2,0	2,0	> 2,0



Hotel 1*	Per 10 kamers	0,3	0,7	4,4	4,4	> 4,4
Hotel 2*	Per 10 kamers	1,1	1,9	6,0	6,0	> 6,0
Hotel 3*	Per 10 kamers	1,5	2,6	6,3	6,3	> 6,3
Hotel 4*	Per 10 kamers	2,7	4,4	8,5	8,5	> 8,5
Hotel 5*	Per 10 kamers	4,2	6,8	11,8	11,8	> 11,8
Café/ bar/ cafetaria	Per 100m ² bvo	4,0	4,0	5,0	5,0	> 5,0
Restaurant	Per 100m ² bvo	8,0	8,0	12,0	12,0	> 12,0
Discotheek	Per 100m ² bvo	1,6	5,2	18,8	18,8	> 8,8
Evenementenhal/ beursgebouw/ congresgebouw	Per 100m ² bvo	3,0	4,0	5,0	5,0	> 5,0

Gezondheidszorg en sociale voorzieningen

Type	Eenheid	Zone A	Zone B1	Zone B2	Zone C	Zone D
Huisartsenpraktijk	Per behandelkamer	1,4	1,7	3,0	3,0	> 3,0
Apotheek	Per apotheek	1,8	2,3	2,7	2,7	> 2,7
Fysiotherapiepraktijk	Per behandelkamer	0,7	0,9	1,7	1,7	> 1,7
Consultatiebureau	Per behandelkamer	0,8	1,0	1,9	1,9	> 1,9
Consultatiebureau voor ouderen	Per behandelkamer	1,1	1,4	2,1	2,1	> 2,1
Tandartsenpraktijk	Per behandelkamer	1,1	1,4	2,4	2,4	> 2,4
Gezondheidscentrum	Per behandelkamer	1,0	1,2	2,2	2,2	> 2,2
Ziekenhuis	Per 100m ² bvo	1,1	1,2	1,9	1,9	> 1,9
Crematorium	Per gelijktijdige plechtigheid	-	-	25,1	25,1	> 25,1
Begraafplaats	Per gelijktijdige plechtigheid	-	-	26,6	26,6	> 26,6
Penitentiaire inrichting	Per 10 cellen	1,4	1,9	3,4	3,4	> 3,4
Religiegebouw	Per zitplaats	0,1	0,1	0,1	0,1	> 0,1
Verpleeg- en verzorgingstehuis	Per wooneenheid	0,5	0,5	0,5	0,5	> 0,5

Onderwijs



Type	Eenheid	Zone A	Zone B1	Zone B2	Zone C	Zone D
Kinderdagverblijf	Per 100m ² bvo	0,7	0,9	1,4	1,4	> 1,4
Basisonderwijs	Per 100m ² bvo	0,5	0,5	0,5	0,5	> 0,5
Middelbare school	Per 100 leerlingen	2,0	2,6	3,9	3,9	> 3,9
ROC	Per 100 leerlingen	2,8	3,3	4,9	4,9	> 4,9
Hogeschool	Per 100 Studenten	5,5	6,1	8,9	8,9	> 8,9
Universiteit	Per 100 Studenten	8,6	10,2	14,8	14,8	> 14,8
Avondonderwijs	Per 10 studenten	2,6	3,5	9,5	9,5	> 9,5



Bijlage 2. Parkeren op eigen erf

parkeervoorziening	theoretisch aantal	berekenings- aantal	opmerking
enkele oprit zonder garage	1	0,8	oprit min. 5,0 m. diep
lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	
dubbele oprit zonder garage	2	1,7	oprit min. 5,0 m. breed en diep
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 m. diep
garage met lange oprit	3	1,3	
garage met dubbele oprit	3	1,8	oprit min. 5,0 m. breed en diep



Bijlage 3. Aanwezigheidspercentages

	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
woningen bewoners	50%	50%	90%	100%	60%	80%	70%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	60%	100%	70%
kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	0%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	0%	0%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	0%	100%	0%	0% *
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	100%	0%	0% *
supermarkt	30%	60%	40%	0%	100%	40%	75%
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	100%	100%	75%
sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	100%	25%	100%
bioscoop/theater/podium/enzovoort	5%	25%	90%	0%	40%	100%	40%
sociaal medisch: arts/maatschap/ therapeut/consultatiebureau	100%	75%	10%	0%	10%	10%	10%
verpleeg-/verzorgingstehuis/ aanleunwoning/verzorgingsflat	50%	50%	100%	25%	100%	100%	100%
ziekenhuis patiënten inclusief bezoekers	60%	100%	60%	5%	60%	60%	60%
ziekenhuis medewerkers	75%	100%	40%	25%	40%	40%	40%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%
avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%

Elke functie of voorziening heeft een karakteristiek mobiliteitspatroon. Praktijkervaring heeft bovenstaande aanwezigheidspercentages opgeleverd. Deze dienen voor het berekenen van dubbelgebruik van parkeerruimte. Hoe wordt dit berekend?

Bijvoorbeeld bij combinatie van kantoren en appartementen (woningen):

- afzonderlijke parkeereis per functie bepalen;
- bij vervallen functies aantal op te heffen parkeerplekken bepalen en deze van de parkeereis af trekken.
- per dagdeel met behulp van aanwezigheidspercentages berekenen welk deel van deze parkeereis daadwerkelijk wordt danwel werd gebruikt;
- per dagdeel het benodigd aantal parkeerplaatsen optellen;
- het hoogste aantal is maatgevend en levert de totale parkeereis op.

*Voor winkelcentra of winkels die op zondagmiddag open zijn, geldt een aanwezigheidspercentage van 75% op de zondagmiddag.



Bijlage 4. Parkeren: maatvoering

Voor straatparkeren gelden de normen uit de ASVV 2012 (of indien beschikbaar een recentere uitgave). Voor parkeren in garages gelden de normen uit de NEN 2443 en de Ontwerpwijzer Gebouwde Parkeervoorzieningen van het CROW. Amstelveen en Aalsmeer hanteren minimumbreedtematen.

Standaardmaten:

90°: haaks parkeren: 2,50 bij 5,00 meter, parkeerwegbreedte van ongeveer 6,0 meter

0°: langsparkeren:

2,00 meter bij 6,00 meter (voor vakken aan het uiteinde van een strook)

2,00 meter bij 5,50 meter (voor tussenvakken)

Hoe drukker de weg waarlangs geparkeerd wordt, des te wenselijker is het om de parkeervakken dieper en breder aan te leggen.

Schuin parkeren alleen na overleg met de gemeente, 2,50 meter breed.

Langsparkeerplaatsen met een wand of kolom aan de bestuurderszijde zijn minimaal 2,50 meter breed.

Bij parkeerstroken langs groenstroken moet een uitstapstrook van twee tegels breed worden aangebracht.

Aan de maatvoeringseisen uit de NEN 2443 en de minimum breedtematen wordt streng getoetst.

Geadviseerd wordt om in een bouwontwerp eerst de garage te ontwerpen en te laten toetsen aan de NEN 2443 en om hierbij rekening te houden met de aanwezigheid van kolommen. De kolomstructuur is immers vaak ook bepalend voor de rest van het ontwerp.

De breedtetoeslag is bedoeld om schade te voorkomen. In garages geldt een toeslag van 0,15 meter bij een wand aan één zijde en van 0,35 meter bij een wand aan twee zijden. Bij kolommen geldt de toeslag alleen als deze gesitueerd zijn op minder dan 0,50 meter of meer dan 1,50 meter afstand van de parkeerweg.

Het streven moet zijn om de parkeergarage kolomvrij te ontwerpen. Indien dit niet mogelijk is of op zwaarwegende bezwaren stuit, dan moet het uitgangspunt zijn om zo min mogelijk kolommen te maken, de kolommen zo dun mogelijk te maken en bovendien rond in plaats van rechthoekig van vorm. Bovendien moeten kolommen dan zo veel mogelijk aan het einde van de vakken worden gesitueerd. Om schade aan voertuigen te beperken kunnen op de kolommen ter hoogte van de voor- en achterkant van auto's stootrubbers of dergelijke bevestigd worden.



Bijlage 5. Fietsparkeernormen

Kantoren

Voorziening	Eenheid	Parkeernorm
Kantoor (personeel)	100m ²	1.2
Kantoor met balie (bezoekers)	balie	5.0

Scholen

Voorziening		Eenheid	Parkeernorm
Basisschool (leerlingen)	< 250 leerlingen	10 leerlingen	4.3
	250-500		5.0
	> 500		6.2
Basisschool (medewerkers)		10 leerlingen	0.4
Middelbare school (leerlingen)		100m ² bvo	14
Middelbare school (medewerkers)		100m ² bvo	0.4
ROC (leerlingen)		100m ² bvo	12
ROC (medewerkers)		100m ² bvo	0.9

Winkelen

Voorziening	Eenheid	Parkeernorm
Winkelcentrum	100m ² bvo	2.7
Supermarkt	100m ² bvo	2.9
Bouwmarkt	100m ² bvo	0.25
Tuincentrum	100m ² bvo	0.4

Horeca

Voorziening	Eenheid	Parkeernorm
Fastfood	locatie	10
Restaurant (eenvoudig)	100m ² bvo	18
Restaurant (luxe)	100m ² bvo	4.0



Gezondheidszorg/ maatschappelijke voorzieningen

Voorziening	Eenheid	Parkeernorm
Apotheek (bezoekers)	locatie	7.0
Apotheek (medewerkers)	locatie	4.0
Begraafplaats/ Crematorium	gelijktijdige plechtigheid	5.0
Gezondheidscentrum (bezoekers)	100m ² bvo	1.3
Gezondheidscentrum (medewerkers)	100m ² bvo	0.4
Kerk/ Moskee	100 zitplaatsen	40
Ziekenhuis (bezoekers)	100m ² bvo	0.5
Ziekenhuis (medewerkers)	100m ² bvo	0.2

Sport, cultuur en ontspanning

Voorziening	Eenheid	Parkeernorm
Bibliotheek	100m ² bvo	3.0
Bioscoop	100m ² bvo	1.4
Fitness	100m ² bvo	2.0
Museum	100m ² bvo	0.9
Sporthal	100m ² bvo	2.5
Sportveld	ha netto terrein	61
Sportzaal	100m ² bvo	4.0
Stadion	100 zitplaatsen	9.0
Stedelijk evenement	100 bezoekers	32
Theater	100 zitplaatsen	18
Zwembad (openlucht)	100m ² bassin	28
Zwembad (overdekt)	100m ² bassin	20

Overstapplaatsen

Voorziening	Eenheid	Parkeernorm
Busstation	halterende buslijn	42
Carpoolplaats	autoparkeerplaats	0.8

Woningen

Voorziening	Eenheid	Parkeernorm
Rij- en vrijstaande woning	kamer	1.0
Appartement (met fietsberging)	kamer	0.75
Appartement (zonder fietsberging)	kamer	0.25
Studentenhuis	kamer	1.0