

# Nota Parkeernormen

2021



*Gemeente Oudewater*





De gemeente Oudewater en de gemeente Oudewater  
Team Realisatie & Beheer\*

3-5-2021

## Inhoud

<b>0. Begrippenlijst</b> .....	<b>4</b>
<b>1 Inleiding</b> .....	<b>5</b>
<b>2 Juridisch kader</b> .....	<b>6</b>
2.1 Toetsing via bestemmingsplan en omgevingsvergunning .....	6
2.2 Nota Parkeernormen is een beleidsregel .....	6
<b>3 Toepassingskader auto</b> .....	<b>7</b>
3.1 Van parkeerkencijfers naar parkeernormen .....	7
3.2 Dubbelgebruik .....	8
3.3 Salderen ( <i>indien van toepassing</i> ).....	9
3.4 Omgevingsfactoren .....	9
3.5 Eigen terrein.....	11
3.6 Beter benutten.....	11
3.7 Mobiliteitsfonds .....	<b>Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.</b>
3.8 Borging van de afspraken .....	13
<b>4 Beleidsregels fiets</b> .....	<b>14</b>
<b>5 Overgangsregeling</b> .....	<b>14</b>
<b>Bijlage 1. Gebiedsindeling</b> .....	<b>16</b>
<b>Bijlage 2. Parkeernormen auto</b> .....	<b>18</b>
<b>Bijlage 3. Maximaal aanvaardbare loopafstanden</b> .....	<b>24</b>
<b>Bijlage 4. Aanwezigheidspercentages</b> .....	<b>25</b>
<b>Bijlage 5. Parkeernormen fiets</b> .....	<b>26</b>
<b>Bijlage 6. Rekenvoorbeeld berekening</b> .....	<b>29</b>

## 0. Begrippenlijst

Begrip	Toelichting
<b>BVO</b>	Het bruto vloeroppervlak (BVO) is het totale bruto vloeroppervlak achter de voordeur wat nodig is voor de functie.
<b>CROW</b>	Kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer.
<b>Parkeerkencijfers</b>	Hulpmiddel voor ontwerpers om een orde van grootte uit te rekenen voor de parkeerbehoefte. De cijfers zijn gebaseerd op praktijk- of literatuurgegevens of onderbouwde bewerkingen hiervan.
<b>Parkeeropgave</b>	De uiteindelijk berekende parkeerbehoefte (na aftrek van dubbelgebruik van parkeerplaatsen en een mobiliteitscorrectie).
<b>POET-lijst</b>	Afkorting voor 'Parkeren Op Eigen Terrein'. Overzicht met adressen die worden uitgesloten van een recht op een parkeervergunning of –ontheffingen en bezoekersregeling voor parkeren op de openbare weg.
<b>Bouwontwikkelingen</b>	Ontwikkelingen waarbij de normatieve parkeerbehoefte wijzigt. Dit zijn o.a. functiewijzigingen en gebiedsontwikkelingen.
<b>Normatieve parkeerbehoefte</b>	De parkeervraag conform de norm, passend bij de functie.
<b>Ontwikkelaar</b>	Initiatiefnemer van een bouwontwikkeling
<b>Ontwikkeling</b>	Ontwikkelingen waarbij de normatieve parkeerbehoefte wijzigt. Dit zijn o.a. functiewijzigingen en gebiedsontwikkelingen.
<b>Onafhankelijk parkeerdrukmeting</b>	Een onderzoek naar de parkeerdruk door een onafhankelijk bureau.
<b>Parkeerregulering</b>	Het in goede banen leiden van parkeren. Hieronder valt o.a. betaald parkeren en blauwe zone.

## 1 Inleiding

Oudewater heeft als vestingstad een historisch karakter. Dit maakt ook dat de openbare ruimte niet is ingericht op hedendaagse maatvoeringen van onder meer de wegen en parkeerplaatsen. Om de dichtbebouwde stad leefbaar, bereikbaar en gastvrij te houden is een parkeerbeleid opgesteld (Parkeerbeleid 2021) waarin keuzes zijn gemaakt in de hoeveelheid ruimte wat voor de (eigen) auto beschikbaar is in Oudewater. Keuzes die ook van invloed zijn op het parkeernormenbeleid van de gemeente bij nieuwe ontwikkelingen en transformaties. Het nieuwe parkeerbeleid maakt de voorliggende Beleidsregels Parkeernormen noodzakelijk.

Door de dichte bebouwing is er door de jaren heen weinig ruimte geweest om bij nieuwe ontwikkelingen voldoende parkeerplaatsen te realiseren. Dit heeft geleid tot bouwplannen waarvan de parkeervraag (deels) is opgelost door gebruik te maken van bestaande openbare parkeerplaatsen. De parkeerdruk is de laatste decennia steeds verder toegenomen en er is behoefte aan een beleidsregel. Deze beleidsregel moet voorkomen dat de parkeerdruk zowel in de binnenstad als daarbuiten niet te hoog wordt. Deze nota geldt daarom zowel voor de binnenstad als het overige gebied van de gemeente Oudewater.

Deze beleidsregel vormt een nadere uitwerking van het Parkeerbeleid 2021 en de ambities die zijn opgenomen in het Masterplan Binnenstad 2017. Het beschrijft de normen ten aanzien van het aantal te realiseren parkeerplaatsen voor fiets en auto bij nieuwbouw of transformatie.

## 2 Juridisch kader

### 2.1 Toetsing via bestemmingsplan en omgevingsvergunning

Bij het opstellen van een bestemmingsplan waarin een nieuwe ontwikkeling wordt mogelijk gemaakt, moet in het kader van een goede ruimtelijke ordening, aandacht worden besteed aan de parkeerbehoefte.

Oudewater wil nieuwe ontwikkelingen mogelijk maken en borgen dat daarbij voor goede parkeer- en/of mobiliteitsoplossingen gekozen wordt. Met ingang van 1 juli 2018 dienen parkeernormen opgenomen te worden in het bestemmingsplan. Voor alle nieuwe bestemmingsplannen geldt de verplichting om een parkeernorm voor te schrijven al dan niet in de vorm van een paraplu-bestemmingsplan, dan wel te verwijzen naar de Nota Parkeernormen of parkeerkencijfers van het CROW.

In september 2017 is de beheersverordening 'Oudewater en buitengebied Hekendorp en Papekop' vastgesteld, waarin voor parkeertoetsen wordt verwezen naar de landelijke kencijfers van het CROW.

### 2.2 Nota Parkeernormen is een beleidsregel

In voorliggende Nota Parkeernormen wordt het parkeerbeleid voor planontwikkeling vastgelegd; parkeer- en stallingsruimten voor auto's en fietsen. Structurele ruimte voor het parkeren van vrachtwagens, caravans en campers en andere vervoermiddelen zijn geen onderwerp van deze Nota. Het parkeren van deze categorieën voertuigen vindt in het algemeen plaats op privaat terrein en voor zover de openbare weg hiervoor gebruikt wordt, is dit geregeld in de Algemene Plaatselijke Verordening (hierna te noemen: APV) en/of het parkeerbeleid.

Deze Nota Parkeernormen heeft het karakter van een beleidsregel en wordt gebruikt bij de invulling van bevoegdheden op grond van de Wet Ruimtelijke Ordening (bestemmingsplan), de Wet Algemene Bepalingen Omgevingsrecht (omgevingsvergunning) en de APV (evenementenvergunning).

Er bestaan geen landelijk voorgeschreven normen voor parkeren. Wel zijn er landelijke richtlijnen voor de hoogte en het toepassen van parkeerkencijfers. Deze zijn opgenomen in de CROW publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren. Van parkeerkencijfers naar parkeernormen' uit 2018. De gemeente Oudewater hanteert deze richtlijnen als basis.

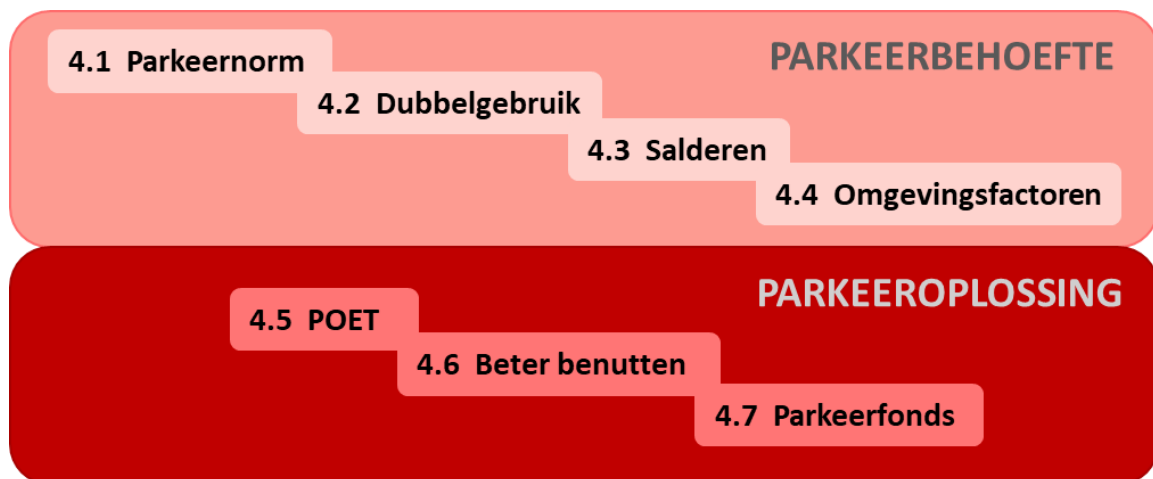
### 2.3 Juridische verankering

Bij de aanvraag van een omgevingsvergunning voor een nieuwe bouwontwikkeling of functiewijziging wordt, in het kader van een goede ruimtelijke ordening, getoetst of er 'voldoende' parkeergelegenheid aanwezig is of gerealiseerd kan worden. Getoetst wordt of er voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd op basis van het ter plaatse geldende bestemmingsplan. Momenteel is dit geregeld via de beheersverordening uit 2017. Met onderhavige Nota Parkeernormen Oudewater 2021 zal een paraplubestemmingsplan worden opgesteld waarin een dynamische verwijzing komt naar de meest recente nota parkeernormen van de gemeente Oudewater.

Met onderhavige Nota parkeernormen wordt getracht dat de berekende parkeereis van auto en fiets (hoofdstuk 3 en 4) op eigen terrein kan worden opgelost. In de praktijk zal dit niet altijd mogelijk zijn, zoals bij ontwikkelingen in de binnenstad van Oudewater. In deze nota is daarom een verwijzing gemaakt naar een Parkeerfonds. Hierin kan onder voorwaarden een bijdrage worden geleverd indien de parkeereis niet op eigen terrein kan worden opgelost.

### 3 Toepassingskader auto

Bij een planontwikkeling behoort een parkeervraag, ofwel een parkeerbehoefte. Het uitgangspunt is dat de ontwikkeling geen parkeeroverlast in de nabije omgeving mag veroorzaken. In dit hoofdstuk wordt middels onderstaand schema weergegeven hoe de parkeerbehoefte van de ontwikkeling berekend kan worden.



#### Stappen voor de parkeerbehoefte

De parkeerbehoefte wordt berekend aan de hand van de gemeentelijke parkeernormen, door gebruik te maken van aanwezigheidspercentages, eventuele saldering toe te passen en waar mogelijk gebruik te maken van omgevingsfactoren.

#### 3.1 Van parkeerkcijfers naar parkeernormen

De meeste gemeenten in Nederland baseren de parkeernormen op basis van kencijfers van het CROW<sup>1</sup>. Het CROW doet al enkele decennia onderzoek naar de verkeersaantrekkende werking en parkeervraag bij diverse functies. Afhankelijk van de stedelijkheid, ligging en het plaatselijke autobezit, geldt er een bandbreedte waarmee de kencijfers als lokale, maatgevende parkeernormen kunnen worden vastgesteld.

In december 2018 zijn nieuwe kencijfers van het CROW uitgebracht in de publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren. Van parkeerkcijfers naar parkeernormen'. De kencijfers vormen een goede basis voor het opstellen van parkeernormen, maar daarbij moet wel rekening gehouden worden met de lokale omstandigheden in Oudewater.

Het aantal parkeerplaatsen wordt berekend op basis van de bij de functie behorende parkeernormen. Er zijn parkeernormen voor verschillende type functies. Daarnaast gelden op basis van de ligging binnen de gemeente, per functie verschillende parkeernormen. Hiervoor is een gebiedsindeling opgenomen in bijlage 1. Per functie en ligging binnen de gemeente is een parkeernorm weergegeven, deze parkeernormen zijn opgenomen in bijlage 2. Daarmee wordt het aantal parkeerplaatsen berekend, ofwel de normatieve parkeerbehoefte van de ontwikkeling.

<sup>1</sup> CROW is een onafhankelijk kenniscentrum voor infrastructuur, openbare ruimte en verkeer en vervoer.

## Actualisatie van parkeercijfers

De parkeernormen in de bijlage zijn gebaseerd op de cijfers van het CROW (december 2018). Indien het CROW deze cijfers in de toekomst actualiseert (volgens gelijke werkwijze/systematiek), verandert de parkeernormering van de gemeente Oudewater daar in mee. De parkeernormering is nu – en ook na eventuele actualisatie – gebaseerd op onderstaande uitgangspunten:

- **Gebiedsindeling** (centrum, schil centrum, rest bebouwde kom, buitengebied)

Zie bijlage 1.

- **Stedelijkheidsgraad**

Een belangrijke invloedsfactor op de parkeerbehoefte is de mate van stedelijkheid. Hoe compacter een stad of dorp is, hoe dichterbij de voorzieningen zijn en hoe minder de inwoners afhankelijk zijn van de auto om in de dagelijkse behoeften te voorzien. Er zijn parkeercijfers per stedelijk gebied (afhankelijk van de adressendichtheid). De gemeente Oudewater wordt in de classificering van het CROW aangemerkt als een “weinig stedelijke” gemeente (tussen de 500 en 1.000 adressen per km<sup>2</sup>).

- **Bandbreedte**

Per gebiedstype worden de parkeercijfers van het CROW weergegeven met een bandbreedte (minimum-maximum). Deze bandbreedte is gebaseerd op het autobezit per huishouden in de gemeente. Bij een laag autobezit kan het minimum worden toegepast, bij een hoog autobezit wordt het maximum van de bandbreedte voorgesteld. Om na te gaan wat laag of hoog is, geldt als gemiddelde van de bandbreedte het gemiddelde autobezit van alle huishoudens van Nederland. Dit landelijk gemiddelde ligt op 1,1 auto per huishouden. In de gemeente Oudewater is het autobezit ook gemiddeld 1,1 auto per huishouden. De parkeernorm wordt dus gebaseerd op het gemiddelde van de bandbreedte. Ook in de binnenstad van Oudewater, waar de parkeerproblematiek de grootste aanleiding heeft gegeven voor het Parkeerbeleid en voorliggende Nota Parkeernormen, is het autobezit gemiddeld 1,1 per huishouden. Er is dus geen aanleiding om binnen de gemeente Oudewater te differentiëren in de bandbreedte.

## 3.2 Dubbelgebruik

De parkeernormen zijn onderverdeeld in functies en geven een indicatie van de omvang van het benodigde aantal parkeerplaatsen. Wanneer bij ontwikkelingen sprake is van gebruikersgroepen die niet op dezelfde momenten gebruik maken van dezelfde parkeervoorziening, dan is er de mogelijkheid om die parkeervoorziening efficiënter te gebruiken. Dit wordt *dubbelgebruik* genoemd. De mogelijkheid van uitwisselbaarheid van parkeerplaatsen hangt af van de locatiekeuze van de parkeerplaatsen en de mate waarin de maximale parkeerbelasting door de verschillende gebruikersgroepen in de tijd samenvalt. Bij het toepassen van dubbelgebruik dienen de toegankelijkheid van de locatie en maximale loopafstanden in acht genomen te worden, zie bijlage 3.

Om vast te stellen wanneer een functie op een bepaalde periode van de dag/week zijn maximale parkeerbelasting bereikt, wordt gebruik gemaakt van *aanwezigheidspercentages*. De aanwezigheidspercentages zijn per functie vastgelegd in de tabel in bijlage 4 en gebaseerd op CROW-publicatie 381. Uit de tabel valt af te lezen dat niet iedere functie en gebruiksgroep op dezelfde periode van de dag/week zijn maximale parkeerbelasting bereikt.

Door het combineren van de geldende parkeernormen en de aanwezigheidspercentages van de verschillende gebruiksgroepen kan de mate van dubbelgebruik worden berekend. Van dubbelgebruik



kan alleen sprake zijn als de parkeerplaatsen uitwisselbaar zijn en dus door de verschillende doelgroepen gebruikt worden. Parkeerplaatsen die één op één worden doorverkocht/verhuurd zijn niet uitwisselbaar en worden daarom niet meegeteld in de berekening voor dubbelgebruik.

Uit de berekening voor dubbelgebruik volgt een parkeerbalans waarin de verschillen tussen de parkeerbehoefte en het parkeeraanbod in beeld worden gebracht per deel van de week. Op deze wijze kan het gebruik van een parkeervoorziening geoptimaliseerd worden.

### 3.3 Salderen

Als er sprake is van een verbouwing van een bestaande object of een functiewijziging van een bestaand gebouw, dan mag er verrekend worden. Verrekening in deze houdt in dat op basis van de parkeernormen uit deze beleidsregel het deel van de parkeerbehoefte van de oude functie, uitgesplitst over de diverse momenten in de week, dat in de openbare ruimte werd opgelost, wordt afgetrokken van de parkeerbehoefte van de nieuwe functie. Het resultaat bepaalt de feitelijke parkeereis. Op deze manier wordt voorkomen dat de nieuwe functie opdraait voor eventuele parkeertekorten uit het verleden.

Opmerking: deze verrekening wordt niet toegepast indien er sprake is van een langdurige leegstand, als de voormalige functie al langer dan 3 jaar niet meer actief is geweest.

### 3.4 Omgevingsfactoren

#### Parkeerregulering

Op de normatieve parkeerbehoefte zijn nog verschillende aspecten van invloed. Deels worden deze verwerkt in de gebieds-specifieke norm (binnenstad, rest bebouwde kom, buitengebied), maar sommige aspecten kunnen een extra invloed hebben op de uiteindelijke parkeerbehoefte.

Eén zo'n aspect is *parkeerregulering*. Regulering kan effect hebben op het autobezit en autogebruik. Met het middel parkeerregulering kan bijvoorbeeld gestuurd worden in het maximaal aantal auto's per huishouden, maar ook op het autogebruik bij andere functies dan Wonen. De afstand tot de 'rand' van het reguleringsgebied is cruciaal en bepaalt de mate van reductie. Een reductie op de parkeernorm in gereguleerd gebied, maar op korte loopafstand naar gratis parkeren in de schil, kan tot parkeeroverlast leiden in de schil. Hierdoor wordt alleen een reductie op de parkeernorm mogelijk geacht indien binnen 500 meter loopafstand van de ontwikkeling geen gratis parkeerplaats te bereiken is. Een reductie door parkeerregulering is op basis van het te reguleren gebied in Parkeerbeleid 2021 niet van toepassing. Om deze reden wordt in het gereguleerd gebied wat op dit moment beoogd is geen reductie op de parkeernorm mogelijk geacht (tenzij gebruik kan worden gemaakt van 'beter benutten', paragraaf 3.7).

Indien het reguleringsgebied ooit groter wordt, waardoor binnen 500 meter van een ontwikkeling geen gratis parkeerplaats te bereiken is, zal de initiatiefnemer de gewenste afwijking op de parkeernorm moeten onderbouwen om gebruik te kunnen maken van een reductie. Een voorwaarde hierbij kan zijn dat de ontwikkeling geen recht krijgt op een parkeervergunning (zowel voor bewoner als het bezoek).

Opmerking: De gemeente voert in principe geen regulering rond een ontwikkeling in omdat de ontwikkelaar dat graag wil. Het is altijd een afweging in het belang van de buurt.

#### Deelmobiliteit

De inzet van *deelmobiliteit* kan invloed hebben op het autobezit en daarmee de parkeerbehoefte van een ontwikkeling. Deelmobiliteit is nog in volle transitie. Er zijn nog geen referenties waar deelmobiliteit, op de schaal van Oudewater, een directe invloed heeft op het autobezit bij een (nieuwe) ontwikkeling.

Indien de ontwikkelaar middels de inzet van deelmobiliteit aanspraak wil maken op een mobiliteitscorrectie, dan dient de ontwikkelaar een *mobiliiteitsplan* in te dienen. Dit is een maatwerkdokument waarin beschreven wordt wat voor aanbod deelmobiliteit de ontwikkelaar zal gaan organiseren. De gemeente beoordeelt het aanbod op diverse criteria, zoals bijvoorbeeld:

- Kwantiteit en kwaliteit van het aanbod
- Beschikbaarheidsgarantie
- Loopafstand tot de deelmobiliteit
- Betaalbaarheid
- Integratie met andere deelmobiliteit in de stad (MaaS).

Bovenstaande criteria vervallen bij vaststelling van een beleidsregel omtrent randvoorwaarden en uitgangspunten bij inzet van deelmobiliteit.

Oudewater is in vergelijking tot grotere steden redelijk auto afhankelijk. Het heeft geen hoogwaardig openbaar vervoer en voorzieningen buiten Oudewater zijn met de fiets ook niet goed bereikbaar. Om deze redenen hanteert de gemeente Oudewater nog geen beleid op deelmobiliteit en worden er ook geen vaste correcties gegeven op de parkeerbehoefte bij een aanbod van deelmobiliteit.

Afhankelijk van het *mobiliiteitsplan* zal de gemeente toetsen of de deelmobiliteit dusdanig wordt aangeboden dat een reductie op de parkeereis reëel is. Er dient dan sprake te zijn van het voldoen aan alle eerder benoemde criteria voor deelmobiliteit. De definitieve reductie wordt door het college bepaald en bedraagt maximaal 10% van het 'gebruikersdeel' van de parkeereis. De reductie mag dus niet worden toegepast op het 'bezoekersdeel'.

### 3.5 Bepaling parkeereis

Onderaan de streep wordt de parkeereis vastgesteld: het aantal parkeerplaatsen dat minimaal nodig is om in de eigen parkeerbehoefte van de bouwontwikkeling te voorzien (inclusief bezoek).

- Parkeernorm per functie
- Dubbelgebruik van parkeerplaatsen indien meerdere functies toegang hebben tot dezelfde parkeerplaatsen
- Saldering indien van toepassing
- Effect van parkeerregulering en/of deelmobiliteit indien van toepassing

Bij bouwplannen waar bestaande (openbare) parkeercapaciteit verloren gaat, moet het verlies van deze capaciteit worden gecompenseerd. Het aantal actieve openbare parkeerplaatsen dat verdwijnt, wordt daarom opgeteld bij de maatgevende parkeerbehoefte om zo te komen tot de parkeereis.

Bij het berekenen van de parkeerbehoefte wordt tussentijds niet afgerond. Pas bij het bepalen van de parkeereis wordt naar boven afgerond op hele parkeerplaatsen. Een parkeereis tot 0,5 wordt naar beneden afgerond. Een parkeereis van 0,5 of hoger wordt naar boven afgerond.

## Stappen voor de parkeeroplossing

Aan de parkeereis kan worden voldaan door de realisatie van nieuwe- of het gebruik van bestaande parkeerplaatsen. Deze kunnen op verschillende locaties op, onder of rondom een bouwlocatie gelegen zijn. Deze parkeerplaatsen kunnen in eigendom van private partijen of in eigendom van de gemeente Oudewater zijn.

### 3.6 Eigen terrein

In de basis wordt de parkeereis opgelost binnen de contouren van de ontwikkeling.

Voor de mate waarin parkeren op eigen terrein in de vorm van een oprit of een garage voor de functie Wonen meetelt bij de berekening van de parkeereis, wordt de onderstaande CROW systematiek gehanteerd. Voor wat betreft de maatvoering van de parkeervoorziening moet minimaal voldaan worden aan de eveneens genoemde maatvoering<sup>2</sup>.

Parkeervoorzieningen	Theoretisch aantal	Berekend aantal	Opmerkingen
Enkele oprit zonder garage	1	1,0	oprit min. 6,0 m. diep, 3,0 m. breed
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	oprit min. 11,0 m. diep, 3,0 m. breed
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	oprit min. 6 m. diep, 5,5 m. breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4	garage min. 6,0 m. diep, 3,0 m. breed
Garagebox (niet bij woning)	1	0,5	garage min. 6,0 m. diep, 3,0 m. breed
Garage met enkele oprit	2	1,0	oprit min. 6,0 m. diep, 3,0 m. breed
Garage met lange oprit	3	1,3	oprit min. 11,0 m. diep, 3,0 m. breed
Garage met dubbele oprit	3	2,0	oprit min. 6,0 m. diep, 5,5 m. breed

Toelichting: In een woonwijk met veel garages en (dubbele) opritten zijn in theorie mogelijk voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig. In de praktijk blijkt dat een groot gedeelte van de theoretische capaciteit van de parkeergelegenheid echter niet wordt gebruikt en auto's toch regelmatig op de openbare weg geparkeerd worden. Om parkeeroverlast als gevolg hiervan te voorkomen, wordt met behulp van deze tabel hier op voorhand al rekening mee gehouden. Dit gedrag zal veel minder gebeuren in een gebied waarin het parkeren gereguleerd is.

De afspraken met betrekking tot de parkeerplaatsen op eigen terrein worden expliciet vastgelegd in de omgevingsvergunning. De opgestelde parkeerbalans is leidend in het toevoegen van de adressen aan de POET-lijst. Indien qua parkeren geen of beperkt gebruik gemaakt hoeft te worden van straatparkeren, dan zal de ontwikkeling (deels) op de POET-lijst gezet worden.

### Laadinfrastructuur elektrische voertuigen

De gemeente wil de overgang van fossiele brandstoffen naar meer milieuvriendelijke alternatieven, zoals elektrisch rijden, stimuleren waar het mogelijk is. Wij attenderen ontwikkelaars op het bouwbesluit, waar in afdeling 5.4 de voorwaarden zijn opgenomen over 'Laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen bij nieuwbouw en bestaande bouw'. De gemeente volgt de laatste regels van het bouwbesluit, maar nodigt ontwikkelaars uit om leidingdoorvoeren voor oplaadpunten bij alle nieuwe parkeerplaats aan te brengen.

### 3.7 Beter benutten

Omdat we de bestaande parkeercapaciteit in de gemeente zo goed mogelijk willen benutten, is het mogelijk dat de initiatiefnemer de parkeeropgave (deels) invult met private of openbare ongebruikte parkeerplaatsen. Dit kan bijvoorbeeld gedaan worden door gebruik te maken van overcapaciteit in de

<sup>2</sup> Waar het gaat om nieuwe parkeerplaatsen gelegen aan of op straat wordt verwezen naar de meest actuele maatvoeringen van het CROW (ASVV). Nieuwe parkeerplaatsen in een gebouwde voorziening moeten voldoen aan de meest actuele NEN-norm (op moment van schrijven NEN 2443).

openbare ruimte, capaciteit in (privé) parkeergarages of privé parkeerterreinen van bedrijven. Hierbij dient rekening gehouden te worden met de maximaal acceptabele loopafstanden per functie (bijlage 3).

De initiatiefnemer dient in dat geval aan te tonen dat er restcapaciteit beschikbaar is. Dit kan gedaan worden door een onafhankelijk gespecialiseerd bureau een parkeerdrukmeting op maatgevende tijdstippen te laten uitvoeren. Dit onderzoek moet aantonen dat de parkeerbalans in de omgeving zodanig is dat met de toename vanuit de ontwikkeling de reguliere parkeerdruk niet boven de 75% uitkomt. Wanneer van parkeerplaatsen in openbaar gebied gebruik wordt gemaakt, dient voor elke niet gerealiseerde parkeerplaats op eigen terrein een bijdrage te worden gedaan in het Parkeerfonds. Voor deze bijdrage gelden de voorwaarden zoals opgenomen in paragraaf 3.8.

Opmerking: het benutten van restcapaciteit is geen recht, maar een eventuele gunst van de gemeente. De gemeente kan namelijk ook besluiten dat die restcapaciteit voor andere doeleinden wordt aangewend, zoals bijvoorbeeld voor groen of ter verbetering van de waterhuishouding. De doeleinden hoeven zich dus niet te beperken tot parkeren.

Opmerking: De parkeerplaatsen die op parkeerterreinen/-garages in privaat eigendom zijn, dienen middels formele contracten te allen tijde beschikbaar te blijven. Op het moment dat de parkeerplaatsen verdwijnen, moeten de parkeerplaatsen gecompenseerd worden.

### **3.8 Parkeerfonds**

Indien na bovenstaande stappen een parkeereis resteert waaraan niet (volledig) op eigen terrein of met het gebruik van private parkeerplaatsen elders kan worden opgelost, zijn er 2 opties mogelijk.

1. Het verkleinen van de ontwikkeling zodat de parkeereis lager is en wel in de parkeerbehoefte kan worden voorzien.
2. Het bijdragen aan het parkeerfonds, waarmee de gemeente parkeercapaciteit kan realiseren.

De parkeereis kan in principe volledig ten lasten worden gelegd aan de gemeente door per parkeerplaats een bijdrage te doen in het parkeerfonds. De gemeente neemt daarmee niet alleen 1-op-1 de parkeereis van de ontwikkeling over, maar gebruikt dit ook voor een algemene verlaging van de parkeerdruk in de binnenstad.

Indien beide opties niet leiden tot een geslaagde parkeeroplossing, zal er een negatief advies volgen uit de beoordeling op het parkeervraagstuk. Alleen 'maatwerk' (zie paragraaf 3.9) kan dan nog tot een doorgang van de ontwikkeling leiden.

#### **Borging parkeerfonds**

De juridische borging van de bijdrage en de besteding van het parkeerfonds is niet verankerd in voorliggende Nota Parkeernormen. Hiervoor verwijzen we naar de Verordening Parkeerfonds Oudewater 2021.



### 3.9 Borging van de afspraken

Wanneer de parkeereis voor een ontwikkeling (3.1 – 3.5) kan worden opgelost (3.6 – 3.8) dan voldoet de aanvraag omgevingsvergunning aan het onderdeel 'parkeren'. De resultaten en de daartoe gemaakte afspraken dienen nauwkeurig te worden vastgelegd in de omgevingsvergunning en eventuele overige overeenkomsten (o.a. anterieure overeenkomst), zodat de initiatiefnemer en zijn rechtsopvolger(s) aan de benoemde parkeeroplossing kan(kunnen) worden gehouden. Dit geeft de gemeente de mogelijkheid om altijd te kunnen controleren of de parkeeroplossing wordt gebruikt zoals is vastgelegd.

De adressen van bouwontwikkeling (waarvan het parkeren op eigen terrein wordt gerealiseerd) worden tevens opgenomen in een POET-lijst (Parkeren op eigen terrein). Aan deze adressen worden geen parkeervergunning voor de openbare ruimte verstrekt. Ook als bij de ontwikkeling op dat moment nog geen sprake is van gereguleerd parkeren.

#### Maatwerk

Ondanks de norm blijft maatwerk per functie mogelijk. Het college van B&W kan in uitzonderlijke situaties een besluit nemen om (gedeeltelijk) af te wijken van de parkeereis, bijvoorbeeld omdat de ontwikkeling maatschappelijk relevant wordt geacht en de hoogte van de bijdrage voor het parkeerfonds daarmee niet reëel is (de ontwikkeling in de weg staat). Er zal dan een afweging moeten worden gemaakt tussen de prioriteit van de ontwikkeling en de mogelijke gevolgen op het gebied van parkeren en/of verkeerstromen.

Hetzelfde geldt voor gebiedsontwikkelingen waar een aparte gebiedsvisie voor wordt opgesteld en vastgelegd door de raad. Hierin kunnen aparte afspraken met betrekking tot parkeren worden gemaakt.

## 4 Beleidsregels fiets

In de schaarse ruimte van de gemeente Oudewater wil de gemeente graag alternatieve vervoerswijzen anders dan de auto faciliteren. Hierbij wordt onder andere ingezet op de (elektrische) fiets. Om te waarborgen dat er bij ontwikkelingen ook goede stallingsmogelijkheden zijn voor (alle type) fietsen, zijn in deze nota parkeernormen ook fietsnormen opgenomen.

### Parkeerbehoefte fiets

Voor nieuwbouwwoningen wordt verwezen naar het Bouwbesluit, Afdeling 4.5 'Buitenberging, nieuwbouw'.

Voor de niet-woon functies geldt dezelfde systematiek voor de fiets als voor de auto's. Bij het bepalen van de behoefte aan fietsparkeerplaatsen bij nieuwbouw, verbouw of functiewijzigingen wordt uitgegaan van de CROW kencijfers. In bijlage 5 zijn de fietsparkeernormen van niet-woon functies weergegeven. Het parkeren van de fiets wordt in zijn geheel op eigen terrein gerealiseerd.

### Borging fietsparkeren (parkeerfonds)

Indien het fietsparkeren niet op eigen terrein kan worden opgelost, kan een negatief advies volgen uit de beoordeling op het parkeervraagstuk. De initiatiefnemer heeft echter ook de mogelijkheid om een bijdrage te storten in het parkeerfonds, gelijkwaardig als beschreven in paragraaf 3.8 voor het autoparkeren.

De juridische borging van de bijdrage en de besteding van het parkeerfonds is niet verankerd in voorliggende Nota Parkeernormen. Hiervoor verwijzen we naar de Verordening Parkeerfonds Oudewater 2021.

### Toegankelijkheid

De fietsparkeerplaatsen dienen goed toegankelijk te zijn, nabij de entree (max. 30 meter) en op de begane grond. Indien fietsparkeerplaatsen op een verdieping gerealiseerd worden, dan dient er een hellingbaan aanwezig te zijn, bij voorkeur een fietslift. De fietsenstalling dient te voldoen aan de eisen volgens de Stichting Fietsparkeur (zie [www.fietsparkeur.nl](http://www.fietsparkeur.nl)) en er dient rekening gehouden te worden met verschillende fietstypes, zoals bakfietsen en elektrische fietsen. Ook voor scootmobielen dient er ruimte beschikbaar te zijn indien dit voor de beoogde doelgroep nodig geacht wordt.

## 5 Overgangsregeling

Voor bestaande bouwinitiatieven en eerder gemaakte afspraken zoals bijvoorbeeld een Gebiedsfonds/parkeerbonds is een overgangsregeling van toepassing. De nieuwe nota parkeernormen worden niet opgelegd bij:

- Aanvragen omgevingsvergunning die worden ingediend binnen twee jaar na een positieve reactie op een principeverzoek voor het betreffende bouwplan;
- Bouwplannen waarvoor al een aanvraag omgevingsvergunning is ingediend;
- Bouwplannen op basis van een al vastgesteld bouwprogramma met daarin opgenomen de toe te passen parkeernormen of aantallen aan te leggen parkeerplaatsen.

Deze overgangsregeling is van toepassing vanaf het moment dat deze nota door de gemeenteraad is vastgesteld en verbindend wordt (door middel van het vaststellen van een paraplu-bestemmingsplan) of zodra bestemmingsplannen die nu nog parkeernormen bevatten worden herzien en een verwijzing naar deze nota krijgen om het parkeren als voorwaardelijke verplichting te regelen.

## Bijlage 1. Gebiedsindeling

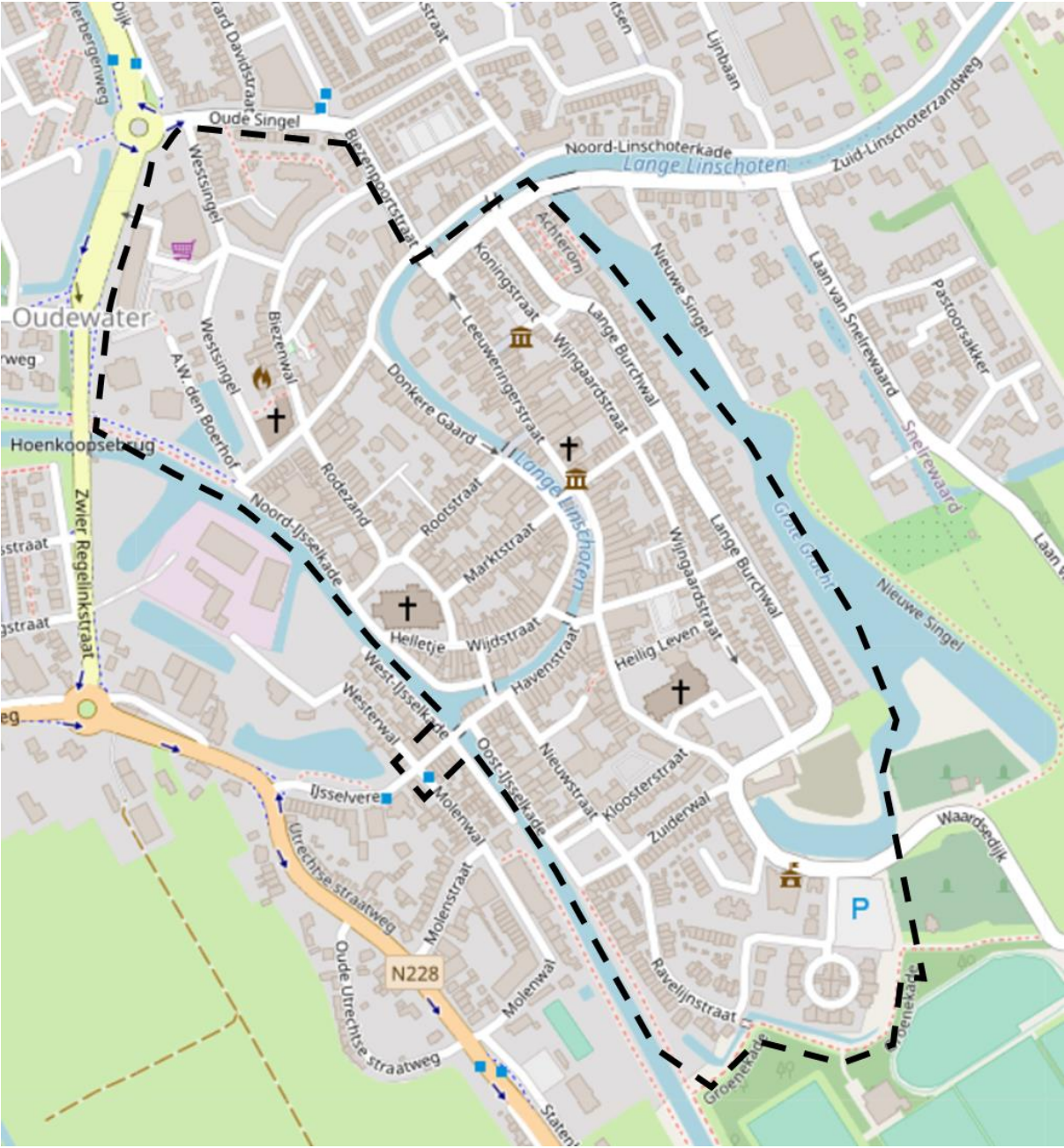
Uit studies blijkt dat functies in het centrum resulteren in een lagere parkeervraag en een lagere verkeersgeneratie dan functies van dezelfde aard elders in de bebouwde kom. Dit wordt veroorzaakt door het aanbod en de kwaliteit van andere vervoerswijzen, met name het openbaar vervoer in het centrum. Hierdoor komen niet alle gebruikers van die functie met de auto. Op een locatie buiten het centrum is het aanbod van alternatieve vervoerswijzen veelal lager en de kwaliteit minder. Hierdoor komen gebruikers eerder met de auto naar de functie. Ook is in een centrumgebied eerder sprake van een sturend parkeerbeleid dan in een gebied elders in de bebouwde kom. De parkeerkencijfers in het centrum zijn hierdoor lager dan de kencijfers in de schil. De kencijfers in de schil zijn weer lager dan in het restgebied van de bebouwde kom.

### Uitgangspunten gebiedsindeling Oudewater:

- **Binnenstad =** **Schil centrum**  
Oudewater heeft geen hoogwaardig openbaar vervoer. Voor verplaatsingen met de auto zijn de alternatieven hierdoor beperkt. Naar aanleiding van het Parkeerbeleid wordt parkeerregulering ingevoerd in de binnenstad van Oudewater. Dit geeft aanleiding om tussen het gebied 'centrum' en de 'rest bebouwde kom' van het CROW in te zitten. De contouren van de binnenstad / het gereguleerde gebied, is weergegeven in navolgende figuur.  
Opmerking: indien parkeerregulering (alleen in de fiscale vorm 'betaald parkeren') in de toekomst wordt uitgebreid, kan voor ontwikkelingen in het nieuwe gereguleerde gebied ook worden uitgegaan van kencijfers 'schil centrum'.
- **Overig gebied binnen bebouwde kom =** **Rest bebouwde kom (ofwel restgebied)**  
Het gedeelte buiten de contouren van de binnenstad en binnen de bebouwde kom, wordt gezien als 'rest bebouwde kom'.
- **Buiten bebouwde kom =** **Buitengebied**  
Parkeerbehoeftes buiten de bebouwde kom worden berekend met kencijfers van 'buitengebied'.



Contouren gereguleerd gebied (CROW: Schil centrum)



## Bijlage 2. Parkeernormen auto

In onderstaande tabellen wordt per functie de parkeernorm weergegeven. De normen zijn gebaseerd op de CROW parkeerkcijfers en zijn inclusief het aandeel bezoekers.

Woning	Binnenstad	Rest bebouwde kom	Buiten- gebied	Aandeel bezoekers
	Norm	Norm	Norm	
<b>Enheidsnorm per woning</b>				
Koop, huis, vrijstaand	2,1	2,3	2,4	0,3
Koop, huis, twee-onder-een-kap	2,0	2,2	2,2	0,3
Koop, huis, tussen/hoek	1,8	2,0	2,0	0,3
Koop, appartement, duur	1,9	2,1	2,1	0,3
Koop, appartement, midden	1,7	1,9	1,9	0,3
Koop, appartement, goedkoop	1,4	1,6	1,6	0,3
Huur, huis, vrije sector	1,8	2,0	2,0	0,3
Huur, huis, sociale huur	1,4	1,6	1,6	0,3
Huur, appartement, duur	1,7	1,9	1,9	0,3
Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. sociale huur)	1,2	1,4	1,4	0,3
Kamerverhuur, zelfstandig (niet-studenten) per kamer	0,65	0,7	0,7	0,2
Kamerverhuur, niet zelfstandig (studenten) per kamer	0,25	0,25	0,25	0,2
Aanleunwoning, serviceflat	1,1	1,2	1,2	0,3
Kleine eenpersoonswoningen (tiny house)	0,65	0,7	0,7	0,3

### Toelichting:

Als basis voor de appartement prijzen wordt de meest recent vastgestelde grondprijzbrief van de gemeente als uitgangspunt genomen.

Serviceflat, aanleunwoning: Zelfstandige woonruimte voor gehandicapten en / of ouderen, waarbij een fysieke en/of organisatorische relatie met een zorginstelling bestaat. Het zijn woningen in de directe nabijheid van (of behoren tot) een zorgcentrum, waarbij de mogelijkheid bestaat om desgewenst gebruik te maken van de diensten van de zorginstelling. Het autobezit zal beperkt zijn. De te realiseren plaatsen zijn vooral bedoeld voor het opvangen van bezoek en personeel.

Werkgelegenheid	Binnenstad	Rest	Buiten-	Aandeel
		bebouwde	gebied	
Eenheidsnorm per 100m2 bvo	Norm	kom	Norm	bezoekers
Kantoor (zonder baliefunctie)	2,35	2,55	2,55	5%
Commerciële dienstverlening (met baliefunctie)	2,95	3,55	3,55	20%
Bedrijf arbeidsintensief / bezoeker extensief	1,95	2,35	2,35	5%
Bedrijf arbeidsextensief / bezoekers extensief (bv. loods of opslag)	0,85	1,05	1,05	5%
Bedrijfsverzamelgebouw	1,75	1,95	1,95	5%

Toelichting:

- *Kantoor:* Dit zijn vooral panden/ bedrijven waarin administratieve en zakelijke dienstverleningen zijn gevestigd.
- *Commerciële dienstverlening:* Dit zijn kantoren die wel een baliefunctie hebben
- *Bedrijf arbeidsintensief / bezoekers extensief:* Dit betreft bijvoorbeeld industrie, laboratorium of een werkplaats (relatief veel werknemers en relatief weinig bezoekers).
- *Bedrijf arbeidsextensief/ bezoekers extensief:* Dit betreft bijvoorbeeld loodsen, opslag of transportbedrijven (relatief weinig werknemers en relatief weinig bezoekers)
- *Bedrijfsverzamelgebouw:* Dit betreft een mix van kantoren (zonder baliefunctie) en bedrijven

Winkels	Binnenstad	Rest	Buiten-	Aandeel
		bebouwde	gebied	
Eenheidsnorm per 100m2 bvo	Norm	kom	Norm	bezoekers
Buurtsupermarkt	3,2	4,1	n.v.t.	89%
Fullservice supermarkt	4,95	5,9	n.v.t.	93%
Grote supermarkt (XL)	7,6	8,6	n.v.t.	84%
Groothandel specialist (bv. levensmiddelen, kantoorartikelen)	6,35	6,75	n.v.t.	80%
Groothandel algemeen	7,1	7,1	n.v.t.	80%
Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum	3,6	n.v.t.	n.v.t.	82%
Buurt- en dorpscentrum	3,3	4,0	n.v.t.	72%
Wijkcentrum klein	4,0	4,9	n.v.t.	76%
Wijkcentrum gemiddeld	4,7	5,5	n.v.t.	79%

<b>Wijkcentrum groot</b>	5,1	6,1	n.v.t.	81%
<b>Weekmarkt (per m1 kraam)</b>	0,23	0,23	n.v.t.	85%
<b>Kringloopwinkel</b>	1,25	1,95	2,25	89%
<b>Bruin- en witgoedzaken</b>	6,15	8,15	9,25	92%
<b>Woonwarenhuis/woonwinkel</b>	1,75	1,95	1,95	91%
<b>Woonwarenhuis (zeer groot)</b>	n.v.t.	5,15	5,15	95%
<b>Meubelboulevard/woonboulevard</b>	2,15	2,55	n.v.t.	93%
<b>Winkelboulevard</b>	3,95	4,45	n.v.t.	94%
<b>Outletcentrum</b>	9,5	10,4	10,4	94%
<b>Bouwmarkt</b>	1,85	2,45	2,45	87%
<b>Tuincentrum</b>	2,35	2,65	2,85	89%
<b>Groencentrum</b>	2,35	2,65	2,85	89%

<b>Cultuur</b>	<b>Binnenstad</b>	<b>Rest bebouwde kom</b>	<b>Buiten- gebied</b>	<b>Aandeel bezoekers</b>
	<b>Norm</b>	<b>Norm</b>	<b>Norm</b>	
<b>Eenhedenorm per 100m2 bvo</b>				
<b>Bibliotheek</b>	0,75	1,15	1,35	97%
<b>Museum</b>	0,8	1,1	n.v.t.	85%
<b>Bioscoop</b>	8,0	11,2	13,7	94%
<b>Filmtheater/filmhuis</b>	5,3	7,9	9,9	97%
<b>Theater/schouwburg</b>	8,	9,8	12,0	87%
<b>Musicaltheater</b>	3,4	4,0	5,1	86%
<b>Casino</b>	6,1	6,5	8,0	85%

<b>Sport</b>	<b>Binnenstad</b>	<b>Rest bebouwde kom</b>	<b>Buiten- gebied</b>	<b>Aandeel bezoekers</b>
	<b>Norm</b>	<b>Norm</b>	<b>Norm</b>	
<b>Eenhedenorm per 100m2 bvo</b>				
<b>Bowlingcentrum (per baan)</b>	2,3	2,8	2,8	89%
<b>Biljart/snookercentrum (per tafel)</b>	1,15	1,35	1,75	87%
<b>Dansstudio</b>	3,9	5,5	7,4	93%
<b>Fitnessstudio/sportschool</b>	3,4	4,8	6,5	87%
<b>Fitnesscentrum</b>	4,5	6,3	7,4	90%
<b>Wellnesscentrum</b>	n.v.t.	9,3	10,3	99%
<b>Sauna</b>	4,6	6,7	7,3	99%
<b>Sporthal</b>	2,15	2,85	3,45	96%
<b>Sportzaal</b>	1,95	2,85	3,55	94%
<b>Tennishal</b>	0,4	0,5	0,5	87%



Squashhal (per baan)	2,4	2,7	3,2	84%
Zwembad overdekt (per 100m2 bassin)	10,7	11,5	13,3	97%
Zwembad openlucht (per 100m2 bassin)	10,1	12,9	15,8	99%
Zwemparadijs (per 100m2 bassin)	n.v.t.	4,0	4,0	99%
Sportveld (per ha. netto terrein)	20,0	20,0	20,0	95%
Stadion (per zitplaats)	0,12	0,12	n.v.t.	99%
Kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)	1,55	1,85	2,05	98%
Kunstijsbaan (400 meter of groter)	2,25	2,55	2,75	98%
Ski- snowboardhal (per 100 m2 sneeuw, excl. oefenpistes)	n.v.t.	2,55	n.v.t.	98%

Ontspanning	Binnenstad	Rest	Buiten-	Aandeel bezoekers
	Norm	bebouwde kom	gebied	
Einheidsnorm per 100m2 bvo	Norm	Norm	Norm	
Jachthaven (per ligplaats)	0,6	0,6	0,6	-
Golfoefencentrum (per centrum)	n.v.t.	51,1	56,2	93%
Golfbaan (per 18 holes)	n.v.t.	96	118,3	98%
Indoorspeeltuin (gemiddeld en kleiner)	3,9	4,7	5,1	98%
Indoorspeeltuin (groot)	4,6	5,6	6,1	98%
Indoorspeeltuin (zeer groot)	4,9	5,9	6,4	98%
Kinderboerderij (stadsboerderij)	3,9	4,7	5,1	97%
Manege (per box)	n.v.t.	n.v.t.	0,4	90%
Dierenpark (per ha. terrein)	8,0	8,0	n.v.t.	99%
Attractie- en pretpark (per ha. terrein)	8,0	8,0	n.v.t.	99%
Volkstuin (per 10 tuinen)	1,25	1,35	1,45	100%
Plantentuin (botanische tuin) (per tuin)	7,5	10,5	13,5	99%

Horeca	Binnenstad	Rest	Buiten-	Aandeel bezoekers
	Norm	bebouwde kom	gebied	
Einheidsnorm per 100m2 bvo	Norm	Norm	Norm	
Camping (per standplaats)	n.v.t.	n.v.t.	1,2	90%
Bungalowpark (per bungalow)	n.v.t.	1,7	2,1	91%
Hotel 1 ster (per 10 kamers)	0,8	2,5	4,5	77%
Hotel 2 sterren (per 10 kamers)	2,35	4,25	6,25	80%
Hotel 3 sterren (per 10 kamers)	3,4	5,2	6,8	77%
Hotel 4 sterren (per 10 kamers)	5,3	7,5	9,0	73%
Hotel 5 sterren (per 10 kamers)	8,3	11,0	12,6	65%
Bed and Breakfast (per kamer!)	1,0	1,0	1,0	100%
Café/bar	6,0	7,0	n.v.t.	90%
Restaurant	11,0	15,0	n.v.t.	80%
Discotheek	13,9	20,8	20,8	99%

Evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw	6,5	8,5	n.v.t.	99%
--	-----	-----	--------	-----

Zorg en religie	Binnenstad	Rest bebouwde kom	Buiten- gebied	Aandeel bezoekers
	Norm	Norm	Norm	
Huisartsenpraktijk(-centrum) (per behandelkamer)	2,75	3,25	3,25	57%
Apotheek (per apotheek)	2,85	3,35	n.v.t.	45%
Fysiotherapiepraktijk (per behandelkamer)	1,65	1,95	1,95	57%
Consultatiebureau (per behandelkamer)	1,75	2,05	2,15	50%
Consultatiebureau voor ouderen (per behandelkamer)	1,6	2,0	2,2	38%
Tandartsenpraktijk (-centrum) (per behandelkamer)	2,15	2,55	2,65	47%
Gezondheidscentrum (per behandelkamer)	2,05	2,45	2,45	55%
Ziekenhuis (per 100m2 bvo)	1,7	1,9	2,0	29%
Crematorium (per begrafenis/crematie)	n.v.t.	30,1	30,1	99%
Begraafplaats (per begrafenis/crematie)	n.v.t.	31,6	31,6	97%
Penitentiaire inrichting (per 10 cellen)	2,15	3,25	3,65	37%
Religiegebouw (per zitplaats)	0,15	0,15	n.v.t.	-
Verpleeg- en verzorgingstehuis (per wooneenheid)	0,6	0,6	n.v.t.	60%

Toelichting:

- *Verpleeg-, verzorgingstehuis:* Zorgplaatsen waarbij de bewoners niet meer geheel zelfstandig kunnen wonen en gehele of gedeeltelijke verzorging nodig hebben. Hier zijn voornamelijk parkeerplaatsen nodig voor het opvangen van bezoek en personeel.
- *Huisartsenpraktijk:* Minimum van 3 pp. per praktijk (ook in avond parkeervraag)

Onderwijs	Binnenstad	Rest bebouwde kom	Buiten- gebied	Aandeel bezoekers
	Norm	Norm	Norm	
Kinderdagverblijf (per 100m2 bvo)	1,2	1,4	1,5	0%
Basisonderwijs (per leslokaal)	0,75	0,75	0,75	-
Middelbare school (per 100 leerlingen)	4,6	4,9	4,9	11%
ROC (per 100 studenten)	5,4	5,9	5,9	7%

<b>Hogeschool (per 100 studenten)</b>	10,1	10,9	10,9	72%
<b>Universiteit (per 100 studenten)</b>	15,4	16,7	16,8	48%
<b>Avondonderwijs (per 10 studenten)</b>	5,7	6,8	10,5	95%

Toelichting:

- *Leslokaal* Circa 30 zitplaatsen
- *Collegezaal* Circa 150 zitplaatsen
- *Basisonderwijs* Exclusief Kiss&Ride
- *Crèche/peuterspeelzaal/kinderdagverblijf* Exclusief Kiss&Ride

### Bijlage 3. Maximaal aanvaardbare loopafstanden

Als maat voor situering van de parkeerplaatsen ten opzichte van de functies wordt onderstaande acceptabele loopafstanden als uitgangspunt gehanteerd tussen parkeerplaats en het bestemmingsadres. Kleine(re) ontwikkelingen maken gebruik van deze tabel, bij grote(re) gebiedsontwikkelingen worden maatwerkafspraken gemaakt. Deze tabel is eveneens de richtlijn voor het eventueel benutten van restcapaciteit in de directe omgeving.

Hoofdfunctie	Acceptabele loopafstanden	
	Binnenstad	Overig gebied
Bewoners	300 meter	100 meter
Bezoekers van bewoners	600 meter	250 meter
Winkelen	600 meter	200 meter
Werken	800 meter	200 meter
Ontspanning	600 meter	100 meter
Gezondheidszorg	100 meter	100 meter
Onderwijs	100 meter	100 meter

## Bijlage 4. Aanwezigheidspercentages

	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Werkdag-nacht	Koop-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Woningen bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	80%	70%
Kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	0%	5%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	0%	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	100%	0%	0%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	100%	0%	0%
Supermarkt	30%	60%	40%	0%	80%	100%	40%	0%
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	100%	100%	100%	75%
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	50%	100%	25%	100%
Bioscoop/theater/podium/enzovoort	5%	25%	90%	0%	90%	40%	100%	40%
Sociaal medisch: arts/therapeut/consultatiebureau	100%	75%	10%	0%	10%	10%	10%	10%
Verpleeghuis/verzorgingstehuis	100%	100%	50%	25%	50%	100%	100%	100%
Ziekenhuis: patiënten inclusief bezoekers	60%	100%	60%	5%	60%	60%	60%	60%
Ziekenhuis: medewerkers	75%	100%	40%	25%	40%	40%	40%	40%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	100%	0%	0%	0%

## Bijlage 5. Parkeernormen fiets

De fietsparkeernormen volgen de landelijke CROW fietsparkeercijfers. Met deze fietsparkeernormen wordt het benodigd aantal fietsparkeerplaatsen bepaald waarin een bouwplan in Oudewater moet voorzien. Onderstaande tabellen geven per functie de norm weer en het aandeel bezoekers. Het aandeel bezoekers is geen onderdeel van de norm. Dit omdat in veel gevallen de bezoekersplaatsen op een andere manier gerealiseerd worden dan de eigen stalplaatsen. Bijvoorbeeld, het aantal fietsparkeerplaatsen voor bewoners wordt in veel gevallen in een af te sluiten ruimte gerealiseerd waar bezoekers niet bij kunnen (zie hoofdstuk 4 'beleidsregels fiets'). Het aandeel bezoekers dient gerealiseerd te worden op een locatie waar zij ook toegang tot hebben.

<b>Werkgelegenheid</b>		
<b>Eenheidsnorm per 100m2 bvo</b>	<b>Norm</b>	<b>Bezoekers</b>
<b>Kantoor (zonder baliefunctie)</b>	2,0	0,2
<b>Commerciële dienstverlening (met baliefunctie)</b>	2,0	1,0
<b>Bedrijf arbeidsintensief / bezoeker extensief</b>	1,0	-
<b>Bedrijf arbeidsextensief / bezoekers extensief (bv. loods of opslag)</b>	0,5	-
<b>Bedrijfsverzamelgebouw</b>	2,0	0,2

<b>Winkels</b>		
<b>Eenheidsnorm per 100m2 bvo</b>	<b>Norm</b>	<b>Bezoekers</b>
<b>Buurtsupermarkt</b>	0,7	2,0
<b>Fullservice supermarkt</b>	0,7	2,0
<b>Grote supermarkt (XL)</b>	0,7	2,0
<b>Groothandel</b>	0,7	2,0
<b>Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum</b>	0,7	2,0
<b>Buurt-en dorpscentrum</b>	0,7	2,0
<b>Wijkcentrum</b>	0,7	2,0
<b>Weekmarkt (per m1 kraam)</b>	-	1,0
<b>Kringloopwinkel</b>	0,5	2,0
<b>Bruin- en witgoedzaken</b>	-	0,4
<b>Woonwarenhuis/woonwinkel</b>	-	0,4
<b>Meubelboulevard/woonboulevard</b>	-	0,6
<b>Winkelboulevard</b>	-	0,6
<b>Outletcentrum</b>	-	0,6
<b>Bouwmarkt</b>	-	0,4
<b>Tuincentrum</b>	-	0,6
<b>Groencentrum</b>	-	0,6



<b>Cultuur</b>		
<b>Eenheidsnorm per 100m2 bvo</b>	<b>Norm</b>	<b>Bezoekers</b>
Bibliotheek	0,4	3,0
Museum	0,4	0,5
Bioscoop	1,0	6,0
Filmtheater/filmhuis	2,0	31,0
Theater/schouwburg	2,0	31,0
Musicaltheater	2,0	31,0
Casino	0,4	0,5

<b>Sport</b>		
<b>Eenheidsnorm per 100m2 bvo</b>	<b>Norm</b>	<b>Bezoekers</b>
Bowlingcentrum (per baan)	0,2	0,7
Biljart/snookercentrum (per tafel)	0,2	0,7
Dansstudio	-	4,0
Fitnessstudio/sportschool	-	4,0
Fitnesscentrum	-	4,0
Wellnesscentrum	-	2,5
Sauna	-	2,5
Sporthal	-	2,5
Sportzaal	-	2,5
Tennishal	-	4,0
Squashhal (per baan)	-	4,0
Zwembad overdekt (per 100m2 bassin)	2,0	18,0
Zwembad openlucht (per 100m2 bassin)	3,0	25,0
Sportveld (per ha. netto terrein)	-	50,0
Stadion (per zitplaats)	-	9,0
Kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)	-	2,5
Kunstijsbaan (400 meter of groter)	-	2,5

<b>Ontspanning</b>		
<b>Eenheidsnorm per 100m2 bvo</b>	<b>Norm</b>	<b>Bezoekers</b>
Jachthaven (per ligplaats)	-	0,6
Golfoefencentrum (per centrum)	-	5,0
Golfbaan (per 18 holes)	-	5,0
Indoorspeeltuin	-	0,9
Manege (per box)	-	1,0
Dierenpark (per ha. terrein)	1,0	5,0
Attractie- en pretpark (per ha. terrein)	1,0	5,0
Volkstuin (per perceel)	-	0,5

<b>Horeca</b>		
<b>Eenheidsnorm per 100m2 bvo</b>	<b>Norm</b>	<b>Bezoekers</b>
Camping (per standplaats)	-	0,1
Bungalowpark (per bungalow)	-	0,1
Hotel (per kamer)	-	0,2
Bed and breakfast (per kamer)	-	0,5
Café/bar	2,0	1,0
Restaurant	2,0	5,0
Disco	1,0	4,0
Evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw	0,1	1,0

<b>Zorg en religie</b>		
	<b>Norm</b>	<b>Bezoekers</b>
Huisartsenpraktijk(-centrum) (per behandelkamer)	0,2	2,0
Apotheek (per 100m2 bvo)	2,0	6,0
Fysiotherapiepraktijk (per behandelkamer)	0,2	1,5
Consultatiebureau (per behandelkamer)	0,2	1,5
Tandartsenpraktijk (-centrum) (per behandelkamer)	0,2	1,5
Gezondheidscentrum (per behandelkamer)	0,2	1,5
Ziekenhuis (per 100m2 bvo)	0,6	0,4
Crematorium (per begrafenis/crematie)	1,0	4,0
Begraafplaats (per begrafenis/crematie)	1,0	4,0
Penitentiare inrichting (per cel)	0,1	0,1
Religiegebouw (per zitplaats)	-	0,3
Verpleeg- en verzorgingstehuis (per wooneenheid)	0,2	0,5

<b>Onderwijs</b>		
<b>Eenheidsnorm per 100m2 bvo</b>	<b>Norm</b>	<b>Bezoekers</b>
Kinderdagverblijf )	0,3	0,7
Basisonderwijs (per 10 leerlingen)	0,5	4,5
Middelbare school	1,0	9,0
ROC	1,0	10,0
Hogeschool	0,5	5,0
Universiteit	0,5	5,0
Avondonderwijs	0,5	0,5

## Bijlage 6. Rekenvoorbeeld berekening

### Rekenvoorbeeld: Ontwikkeling appartementen en horeca

In de binnenstad van Oudewater wordt een appartementencomplex gerealiseerd met op de begane grond een commerciële functie. Er komen 30 appartementen (categorie koop, midden) en 250m<sup>2</sup> bvo kantoor (met baliefunctie).

Volgens de parkeernormen zijn hiervoor de volgende aantallen parkeerplaatsen nodig:

- Appartementen (koop, appartement, midden):  $30 \times 1,7 = 51,0$  (waarvan 9 bezoekers)
- Kantoor met balie (commerciële dienstverlening):  $(250 / 100) \times 2,95 = 7,4$  (afgerond 8) (bezoekersaandeel 20%)

Voor dit rekenvoorbeeld is de normatieve parkeerbehoefte 59 parkeerplaatsen. Vervolgens wordt er een berekening gemaakt aan de hand van de aanwezigheidspercentages, om het dubbelgebruik van de parkeerplaatsen te berekenen.

	Werkdag -ochtend	Werkdag -middag	Werkdag -avond	Werkdag -nacht	Koop- avond	Zaterdag -middag	Zaterdag -avond	Zondag- middag
Appartement bewoners en bezoek	21,0	21,0	37,8	42	33,6	25,2	33,6	29,4
Kantoor Medewerkers en bezoek	5,9	5,9	0,3	0	0,3	0,0	0,0	0,0
<b>Totaal</b>	<b>26,9</b>	<b>26,9</b>	<b>38,1</b>	<b>42</b>	<b>33,9</b>	<b>25,2</b>	<b>33,6</b>	<b>29,4</b>

Er is geen ruimte in de openbare ruimte in de omgeving beschikbaar en de ontwikkelaar zet geen deelmobiliteit in. De parkeereis wordt derhalve 42 parkeerplaatsen, dit is de maximale parkeerbehoefte (op werkdagnacht). De ontwikkelaar kan slecht 40 parkeerplaatsen realiseren bij de ontwikkeling en wordt door de gemeente in de gelegenheid gesteld door een bijdrage te doen in het parkeerfonds voor het tekort van 2 parkeerplaatsen.

De ontwikkelaar realiseert 40 parkeerplaatsen op eigen terrein en stort een nader te bepalen bedrag (conform Verordening Parkeerfonds) in het parkeerfonds.

Tevens zal de ontwikkelaar een aantal fietsparkeerplaatsen aan moeten leggen. Voor de woningen wordt voldaan aan het Bouwbesluit. Voor de commerciële functie zijn per 100 m<sup>2</sup> bvo zijn 3,0 fietsparkeerplaatsen nodig (1,0 voor bezoek), wat uitkomt op  $7,5 = 8$  fietsparkeerplaatsen. Hiervan dienen tenminste  $2,5 = 3$  stallingsplaatsen voor de bezoekers openbaar toegankelijk te zijn.