



# NOTA PARKEERNORMEN

Datum: 16 december 2020  
Zaaknummer: 2020-107046

<b>Inhoudsopgave</b>	
<b>1 Inleiding</b>	<b>3</b>
1.1 WAAROM EEN NOTA PARKEERNORMEN?	3
1.2 VISIE OP AUTO- EN FIETSPARKEREN IN RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN	3
1.3 LEESWIJZER	4
<b>2 Juridisch kader</b>	<b>5</b>
2.1 DE PARKEERNORM, PARKEERBALANS EN DE PARKEEREIS	5
2.2 BESTEMMINGSPLANNEN	5
2.3 AFWIJKINGSBEVOEGDHEID	5
2.4 OVERGANGSREGELING	5
<b>3 De autoparkeernormen</b>	<b>6</b>
3.1 STEDELIJKHEIDSGRAAD EN GEBIEDSINDELING	6
3.2 TOTSTANDKOMING PARKEERNORMEN	6
3.3 AUTOPARKEERNORMEN VOOR VERSCHILLENDE FUNCTIES	7
3.4 VRIJSTELLING VOOR KLEINSCHALIGE ONTWIKKELINGEN	8
<b>4 De fietsparkeernormen</b>	<b>9</b>
4.1 TOTSTANDKOMING FIETSPARKEERNORMEN	9
4.2 KWALITEITSEISEN FIETSPARKEERPLAATSEN EN TOEPASSING	9
<b>5 Het toepassingskader</b>	<b>10</b>
5.1 VAN PARKEERNORM NAAR PARKEEREIS	10
5.2 SALDERING BIJ FUNCTIEWIJZIGING	14
<b>6 Toekomstbestendige parkeeroplossingen</b>	<b>15</b>
6.1 VAN DE THEORETISCHE NAAR EEN PRAKTISCHE PARKEEROPLOSSING	15
6.2 VASTLEGGING IN DE OMGEVINGSVERGUNNING: KWANTITATIEF EN KWALITATIEF	15
6.3 DE BESCHIKBAARHEID, OOK IN DE TOEKOMST GOED GEREGELD: PRIVAATRECHTELIJKE AFSPRAKEN	15
<b>7 Bijlagen</b>	<b>16</b>
7.1 BEGRIPPENLIJST	17
7.2 GEBIEDSINDELING	18
7.3 AUTOPARKEERNORMEN	19
7.4 FIETSPARKEERNORMEN	24
7.5 AANWEZIGHEIDSPERCENTAGES	26
7.6 MAXIMALE LOOPAFSTANDEN	26
7.7 OMREKENFACTOREN PARKEREN OP EIGEN TERREIN	27
7.8 KWALITEITSEISEN FIETSPARKEREN	28

# 1 Inleiding

Voor u ligt de nota parkeernormen Diemen 2020. Deze nota vervult een rol in het ruimtelijk toetsingskader voor nieuwbouw- en transformatieontwikkelingen. Aan de hand van deze nota wordt het aantal auto- en fietsparkeerplaatsen berekend dat aangelegd en in stand gehouden moet worden. Aan te leggen auto- en fietsparkeerplaatsen moeten voldoen aan kwalitatieve eisen die de bruikbaarheid van de parkeerplaatsen waarborgen.

## 1.1 Waarom een nota parkeernormen?

De gemeente Diemen heeft haar parkeerbeleid geactualiseerd. Onderdeel van deze actualisatie is het opstellen van een nieuwe nota parkeernormen. In de nota parkeernormen wordt de visie op auto- en fietsparkeren vanuit de gemeente, vertaald naar hoe het parkeren in ruimtelijke ontwikkelingen wordt vormgegeven. De nota parkeernormen is niet van toepassing op bestaande situaties.

De secundaire aanleiding voor het opstellen van deze nota parkeernormen is van juridische aard. Een wetwijziging heeft ertoe geleid dat parkeernormen in bestemmingsplannen (later in het omgevingsplan) moeten zijn opgenomen. Dit kan niet meer in de gemeentelijke bouwverordening. In paragraaf 2.2 is opgenomen wat dit voor de gemeente Diemen betekent.

## 1.2 Visie op auto- en fietsparkeren in ruimtelijke ontwikkelingen

In de gemeente Diemen vervult openbaar vervoer een belangrijke rol. Diemen heeft in totaal twee treinstations (Diemen en Diemen-Zuid), twee metrostations en is tevens bereikbaar met de tram en bus. Ook heeft Diemen goede (regionale) fietsverbindingen. Om deze reden is de autoafhankelijkheid in Diemen relatief laag. Dit is ook terug te zien in de hoogte van het autobezit. In de gehele gemeente Diemen ligt het gemiddeld autobezit per huishouden onder het nationaal gemiddelde. Het gemiddeld autobezit in Diemen ligt onder de 0,7 personenauto's per huishouden<sup>1</sup>, landelijk gezien is dit 1,1 per huishouden. Omdat in Diemen relatief veel studenten wonen, een doelgroep met over het algemeen een lager autobezit, geven de cijfers over het autobezit een enigszins vertekend beeld.

Voor haar nota parkeernormen heeft de gemeente Diemen uitgangspunten geformuleerd. Deze punten zijn afgeleid uit het bovenliggende parkeerbeleid, waarin is opgenomen dat bij ruimtelijke ontwikkelingen getoetst wordt aan de nota parkeernormen.

### Uitgangspunten nota parkeernormen gemeente Diemen

- In iedere nieuwbouw- of transformatieontwikkeling of functiewijziging is sprake van een behoefte aan auto- en fietsparkeerplaatsen. Aan de hand van deze nota parkeernormen wordt de omvang van deze parkeerbehoefte bepaald.
- Een nieuwbouw- of transformatieontwikkeling of functiewijziging leidt niet tot een ongewenste verhoging van de parkeerdruk in de openbare ruimte. Uitgangspunt is dat de parkeerbehoefte wordt opgelost op eigen terrein.
- De gemeente Diemen streeft naar een flexibele nota parkeernormen. Deze flexibiliteit komt tot uiting in de wijze waarop de parkeernormen worden toegepast en niet in de hoogte van de parkeernormen. De parkeernormen bevatten geen bandbreedtes, het zijn vaste waarden.
- Bedachte parkeeroplossingen zijn toekomstbestendig.

---

<sup>1</sup> Bron: CBS, Kerncijfers wijken en buurten 2019.

### 1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is het juridisch kader opgenomen waarbinnen deze nota parkeernormen acteert. Hierin zijn onder andere de afwijkingsbevoegdheid en de overgangsregeling opgenomen. In het hierop volgende hoofdstuk 3, wordt ingegaan op de autoparkeernormen. In hoofdstuk 4 wordt een toelichting gegeven op de fietsparkeernormen. Hierbij wordt aandacht besteed aan de wijze waarop de fietsparkeernormen worden toegepast. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op het toepassingskader dat op deze nota van toepassing is. In hoofdstuk 6 wordt tenslotte ingegaan op toekomstbestendige parkeeroplossingen.

In de onderstaande tabel is een overzicht opgenomen van bijlagen bij deze nota.

Bijlage 1	Begrippenlijst
Bijlage 2	Gebiedsindeling
Bijlage 3	De autoparkeernormen
Bijlage 4	De fietsparkeernormen
Bijlage 5	Aanwezigheidspercentages
Bijlage 6	Maximale loopafstanden
Bijlage 7	Omrekenfactoren parkeren op eigen terrein
Bijlage 8	Kwaliteitseisen fietsparkeren

## 2 Juridisch kader

### 2.1 De parkeernorm, parkeerbalans en de parkeereis

Een parkeernorm is een getal dat aangeeft hoeveel auto- en fietsparkeerplaatsen benodigd zijn per 100 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlakte (bvo) of per eenheid. Het bvo is de som van de vloeroppervlakte van alle bouwlagen, gemeten langs de buitenomtrek.

Op basis van de te realiseren functies met de bijbehorende parkeernormen, wordt een parkeerbalans opgesteld. In een parkeerbalans wordt ook rekening gehouden met de aanwezigheidspercentages van gebruikersgroepen op de verschillende momenten van de dag/week (dubbelgebruik).

Uit de parkeerbalans volgt het aantal parkeerplaatsen dat dient te worden gerealiseerd (de parkeereis). De parkeereis dient op eigen terrein te worden opgelost, voor het bezoekersparkeren geldt dit uitgangspunt niet (zie hoofdstuk 6.2). In de omgeving van de ontwikkellocatie kan openbare restcapaciteit beschikbaar zijn. Onder de voorwaarden gesteld in deze nota kan deze restcapaciteit worden benut. Als de parkeereis niet volledig op eigen terrein wordt opgelost is een afwijkingsbesluit van het college van burgemeester en wethouders nodig.

### 2.2 Bestemmingsplannen

Deze nota parkeernormen heeft een relatie met bestemmingsplannen en later met het omgevingsplan. In een nieuw bestemmings- en omgevingsplan wordt standaard een verwijzing opgenomen naar deze nota parkeernormen.

### 2.3 Afwijkingsbevoegdheid

In artikel 4.84 van de Algemene wet bestuursrecht (awb) is de inherente afwijkingsbevoegdheid opgenomen waarover een bestuursorgaan beschikt. Omdat deze afwijkingsbevoegdheid alleen van toepassing is op situaties waarin één of meerdere belanghebbenden door toepassing van de nota onevenredig worden benadeeld, bevat deze nota een extra afwijkingsbevoegdheid:

‘Het bevoegd gezag kan geheel of gedeeltelijk afwijken van de auto- of fietsparkeereis, als het voldoen aan de parkeereis op zodanig zwaarwegende bezwaren stuit, dat aan deze bezwaren een doorslaggevende betekenis moet worden gegeven.’

Bovenstaande kan bijvoorbeeld van toepassing zijn als het voldoen aan de parkeereis een barrière vormt voor de bouw van sociale huurwoningen.

### 2.4 Overgangsregeling

In deze nota parkeernormen is geen overgangsregeling opgenomen. Reden hiervoor is dat de gemeente Diemen geen eerder vastgestelde nota parkeernormen heeft. Dit betekent dat deze nota parkeernormen geldt voor iedere aanvraag die wordt ingediend voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning (op het moment dat een bestemmingsplanwijziging nodig is).

Een uitzondering op het bovenstaande wordt gevormd door reeds gemaakte, schriftelijk vastgelegde, afspraken over de hoogte en toepassing van parkeernormen tussen aanvragers en de gemeente Diemen. Deze afspraken kunnen bijvoorbeeld in een haalbaarheidsstudie of vooroverleg tot stand zijn gekomen en zijn vastgelegd in een privaatrechtelijke overeenkomst. Ook is deze nota niet van toepassing op ruimtelijke ontwikkelingen die passen binnen het vigerende bestemmingsplan of binnen het omgevingsplan (waarin specifieke parkeerregels kunnen zijn opgenomen).

### 3 De autoparkeernormen

Als basis voor haar autoparkeernormen kiest de gemeente Diemen voor de parkeerkencijfers van het CROW. De meest recente kencijfers zijn opgenomen in publicatie 381: 'Toekomstbestendig parkeren', uitgebracht door het CROW in december 2018. Om de CROW parkeerkencijfers te vertalen naar parkeernormen is een aantal stappen doorlopen. In dit hoofdstuk wordt op ieder van deze stappen ingegaan.

#### 3.1 Stedelijkheidsgraad en gebiedsindeling

De gemeente Diemen is een sterk stedelijke gemeente. Dit betekent dat gemiddeld genomen het aantal adressen per vierkante kilometer tussen de 1.500 en 2.500 ligt. Naast deze stedelijkheidsgraad wordt de gemeente Diemen onderverdeeld in een aantal gebieden. In ieder van deze gebieden gelden andere parkeernormen. De gebieden waartussen onderscheid wordt gemaakt zijn:

1. Centrum: bestaande uit een gedeelte van Diemen Centrum;
2. Schil: bestaande uit een gedeelte van Diemen Centrum, Diemen Zuid, Diemen Noord, Biesbosch en Plantage De Sniep;
3. Holland Park;
4. Bergwijkpark;
5. Bedrijventerreinen: bestaande uit Verrijn Stuart, De Sniep en Stammerdijk;
6. Buitengebied.

De gebiedsindeling is opgenomen in bijlage 2. De gebiedsindeling is een dynamisch onderdeel van deze nota parkeernormen. In de loop der tijd kunnen bepaalde gebiedsgrenzen wijzigen, bijvoorbeeld als gevolg van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Indien nodig wordt de gebiedsindeling tussentijds geactualiseerd middels een besluit van het college of van de gemeenteraad.

#### 3.2 Totstandkoming parkeernormen

Naast stedelijkheidsgraad, bevatten de CROW parkeerkencijfers ook bepaalde bandbreedtes. Deze bandbreedtes zijn: minimum, gemiddeld en maximum. Voor ieder van de zes gebieden wordt gekozen voor de bandbreedte die past bij de autoafhankelijkheid van het betreffende gebied. Hierbij is ook gekeken naar het autobezit van bestaande bewoners.

In de onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van de gemaakte keuzes binnen de systematiek van het CROW. Standaard hanteert het CROW voor woningen een bezoekersnorm van 0,3 parkeerplaats per woning. Diemen kiest voor een lagere bezoekersnorm, te weten 0,25 parkeerplaats per woning. Deze norm is in het verleden al vaker toegepast in Diemen en is passend vanwege de goede bereikbaarheid per openbaar vervoer, de goede fietsinfrastructuur en het relatief lage autobezit in Diemen.

Totstandkoming parkeernormen				
Gebied	Stedelijkheidsgraad	Ligging CROW	Bandbreedte	Bezoekersnorm
1. Centrum	Sterk stedelijk	Centrum	Minimum	0,25
2. Schil	Sterk stedelijk	Schil	Minimum	0,25
3. Holland Park	Parkeernormen zijn opgenomen in afzonderlijke bestemmingsplannen <sup>2</sup> .			
4. Bergwijkpark	Sterk stedelijk	Rest bebouwde kom	Gemiddeld	0,25
5. Bedrijventerreinen	Sterk stedelijk	Rest bebouwde kom	Gemiddeld	0,25
6. Buiten gebied	Sterk stedelijk	Buiten gebied	Gemiddeld	0,25

<sup>2</sup> Holland Park is een autoluwe wijk met een uitstekende bereikbaarheid per openbaar vervoer. Voor Holland Park zijn in de afzonderlijke bestemmingsplannen parkeernormen opgenomen (zie: <https://www.ruimtelijkeplannen.nl>).

### 3.3 Autoparkeernormen voor verschillende functies

In bijlage 3 zijn voor een groot aantal functies autoparkeernormen opgenomen. In deze paragraaf wordt een nadere toelichting gegeven op de parkeernormen voor woonfuncties. Het kan voorkomen dat voor een functie geen parkeernorm is opgenomen. Wanneer deze situatie zich voordoet, wordt door de gemeente de parkeernorm gehanteerd die geldt voor de meest vergelijkbare functie.

#### Woonfuncties

De gemeente Diemen maakt in deze nota onderscheid tussen verschillende woonfuncties. Voor sociale huurwoningen geldt de huurliberalisatiegrens (in 2020: € 737,14) als criterium. Voor middeldure huur geldt de definitie en huurgrens zoals in de vigerende Verordening doelgroepen woningbouw Diemen bepaald (in 2020: € 1.026).

Voor woonfuncties wordt de eenheid gebruiksoppervlakte (gbo) als uitgangspunt gehanteerd. Het gbo van een woning wordt als meer representatief gezien voor het berekenen van de parkeerbehoefte.

Overzicht woonfuncties
Koop- en huurwoningen vrije sector <ul style="list-style-type: none"><li>• Koop/huur, grondgebonden, vrijstaand</li><li>• Koop/huur, grondgebonden, twee-onder-een-kap</li><li>• Koop/huur, grondgebonden, tussen/hoek</li><li>• Kleine eenpersoonswoning (tiny house), grondgebonden</li><li>• Koop/huur, appartement, groot (vanaf 75 m<sup>2</sup> gbo)</li><li>• Koop/huur, appartement, midden (tussen 50 en 75 m<sup>2</sup> gbo)</li><li>• Koop/huur, appartement, klein (&lt; 50 m<sup>2</sup> gbo)</li></ul>
Gereguleerde sector <ul style="list-style-type: none"><li>• Huur, grondgebonden, sociale huur</li><li>• Huur, grondgebonden, middeldure huur</li><li>• Huur, appartement, sociale huur</li><li>• Huur, appartement, middeldure huur</li></ul>
Kamerverhuur en zorgwoningen <ul style="list-style-type: none"><li>• Kamerverhuur, zelfstandig (niet-studenten)</li><li>• Kamerverhuur, studenten (niet-zelfstandig)</li><li>• Aanleunwoning en serviceflat</li></ul>

#### Overige functies

In bijlage 3 zijn voor een groot aantal functies autoparkeernormen opgenomen. Onder andere voor winkelfuncties, gezondheidsfuncties en onderwijsfuncties. In de berekeningswijze zijn parkeernormen voor dit soort functies vaak geënt op relevante eenheden. De parkeernorm voor een huisartsenpraktijk gaat bijvoorbeeld uit van het aantal behandelkamers.

#### Halen en brengen van kinderen bij basisscholen en kinderdagverblijven

Bij nieuwe basisscholen en kinderdagverblijven dient het halen en brengen van kinderen goed te worden georganiseerd. Bij de ontwikkeling van een basisschool of kinderdagverblijf wordt per situatie gezien hoeveel ruimte benodigd is. De parkeerplaatsen kunnen buiten schooltijd tevens dienen als reguliere parkeerplaatsen.

### **Parkeernorm 'n.v.t.' en 'maatwerk'**

In de parkeernormentabellen in bijlage 3 staat bij sommige functies, in bepaalde gebieden, de afkortingen n.v.t. of maatwerk. Deze afkortingen betekenen het volgende:

- N.v.t. = voor de betreffende functie is in het betreffende gebied geen autoparkeernorm van toepassing. In Diemen Centrum is het niet mogelijk om een bouwmarkt of tuincentrum te ontwikkelen, vandaar dat voor deze functies ook geen parkeernormen zijn opgenomen. Bij het gebied Holland Park kan n.v.t. ook betekenen dat de van toepassing zijnde parkeernorm in het afzonderlijke bestemmingsplan is opgenomen.
- Maatwerk = voor de betreffende functie in het betreffende gebied heeft de gemeente Diemen ervoor gekozen om per ontwikkeling apart het benodigde aantal autoparkeerplaatsen te bepalen. Op basis van een maatwerkberekening wordt de parkeerbehoefte vastgesteld.

### **3.4 Vrijstelling voor kleinschalige ontwikkelingen**

In kleinschalige ontwikkelingen (uitbreidingen van bestaande gebouwen, woningvorming, het starten van een bed & breakfast.) is het over het algemeen lastig om aan de parkeereis te voldoen. Kleinschalige ontwikkelingen zijn om deze reden vrijgesteld van de verplichting om te voldoen aan de parkeereis. Deze vrijstelling geldt alleen voor ontwikkelingen waarvan de parkeereis niet hoger is dan 2 parkeerplaatsen. De vrijstelling is niet van toepassing op ontwikkelingen die plaatsvinden in het buitengebied.

Indien in kleinschalige ontwikkelingen geen parkeerplaatsen worden aangelegd zijn parkeerders van de nieuwe functie aanwezig op bestaande openbare parkeerplaatsen. Dit betekent dat de ontwikkeling leidt tot een (geringe) verhoging van de parkeerdruk in de openbare ruimte. Om te voorkomen dat dit leidt tot parkeeroverlast, is de vrijstelling voor kleinschalige ontwikkelingen afhankelijk van de hoogte van de bestaande parkeerdruk. Hiervoor geldt dat de parkeerdruk in de eindsituatie niet hoger mag zijn dan 85%. Dit betekent dat inzicht nodig is in parkeerdruk om de vrijstelling voor kleinschalige ontwikkelingen te kunnen verlenen (zie stap 6 van het toepassingskader).



## 4 De fietsparkeernormen

Naast parkeernormen voor de auto hanteert de gemeente Diemen ook parkeernormen voor de fiets. Dit sluit aan bij de ambitie om het gebruik van de fiets te stimuleren. Naast het stellen van kwantitatieve eisen in de vorm van parkeernormen, worden ook kwaliteitseisen gesteld waar fietsparkeerplaatsen aan moeten voldoen. Als basis voor de fietsparkeernormen kiest de gemeente Diemen voor de fietsparkeerkencijfers van het CROW. Deze kencijfers zijn opgenomen in de publicatie 'Leidraad fietsparkeren'.

In bijlage 4 zijn voor een groot aantal functies fietsparkeernormen opgenomen. In deze paragraaf wordt een nadere toelichting gegeven op deze parkeernormen. Het kan voorkomen dat voor een functie geen fietsparkeernorm is opgenomen. Wanneer deze situatie zich voordoet, wordt door de gemeente de parkeernorm gehanteerd die geldt voor de meest vergelijkbare functie.

### 4.1 Totstandkoming fietsparkeernormen

De fietsparkeerkencijfers bevatten, net als de autoparkeerkencijfers, een bandbreedte. De minimum bandbreedte sluit aan bij gemeenten met een laag fietsgebruik, de maximum bandbreedte bij gemeenten met een hoog fietsgebruik. Met het oog op de ambitie om het gebruik van de fiets te stimuleren, kiest Diemen ervoor om de gemiddelde bandbreedte te hanteren als fietsparkeernorm.

### 4.2 Kwaliteitseisen fietsparkeerplaatsen en toepassing

De gemeente Diemen beschikt over een fietsparkeerbeleid uit maart 2013. Het fietsparkeerbeleid bevat uitspraken over de gewenste kwaliteit van het fietsparkeren. Omdat het fietsparkeerbeleid zich niet richt op fietsparkeren in nieuwbouw- en transformatieontwikkelingen, bevat deze nota parkeernormen specifieke kwaliteitseisen waar nieuw aan te leggen fietsparkeerplaatsen aan moeten voldoen. Deze kwaliteitseisen zijn opgenomen in bijlage 8.

In het fietsparkeerbeleid is opgenomen dat 'het keurmerk FietsParKeur richtinggevend zal zijn bij de keuze voor fietsparkeervoorzieningen'. Deze lijn wordt doorgetrokken bij de aanleg van fietsparkeerplaatsen in nieuwbouw- en transformatieontwikkelingen (op eigen terrein en in de openbare ruimte). Hiermee vormt het beleid voor fietsparkeren een consistent geheel.

#### **Toepassing fietsparkeernormen**

Uitgangspunt bij de toepassing van fietsparkeernormen is dat de benodigde fietsparkeerplaatsen op eigen terrein worden aangelegd. Indien dit op bezwaren stuit kan worden onderzocht of gebruik van bestaande fietsparkeer capaciteit in de openbare ruimte mogelijk is. Indien dit niet mogelijk is, kunnen mogelijk nieuwe fietsparkeerplaatsen worden aangelegd in de openbare ruimte. In de beslissing of dit wel of niet mogelijk is, is het oordeel van de gemeente Diemen leidend. De kosten voor de aanleg van de fietsparkeerplaatsen komen voor rekening van de initiatiefnemer.

#### **Buitenmodel fietsen en scooters**

Naast het reserveren van ruimte voor reguliere stadsfietsen, dient ook rekening gehouden te worden met buitenmodel fietsen zoals bakfietsen en scooters. Hiervoor dient vrije ruimte te worden gerealiseerd. De gemeente Diemen hanteert hiervoor geen specifieke norm. In plaats daarvan geldt de richtlijn dat minimaal 5% van de fietsparkeerplaatsen zodanig groot (minimaal 1x2 m<sup>2</sup>) wordt uitgevoerd zodat deze geschikt zijn voor het stallen van scooters, bakfietsen en andere fietsen met een afwijkende maat.

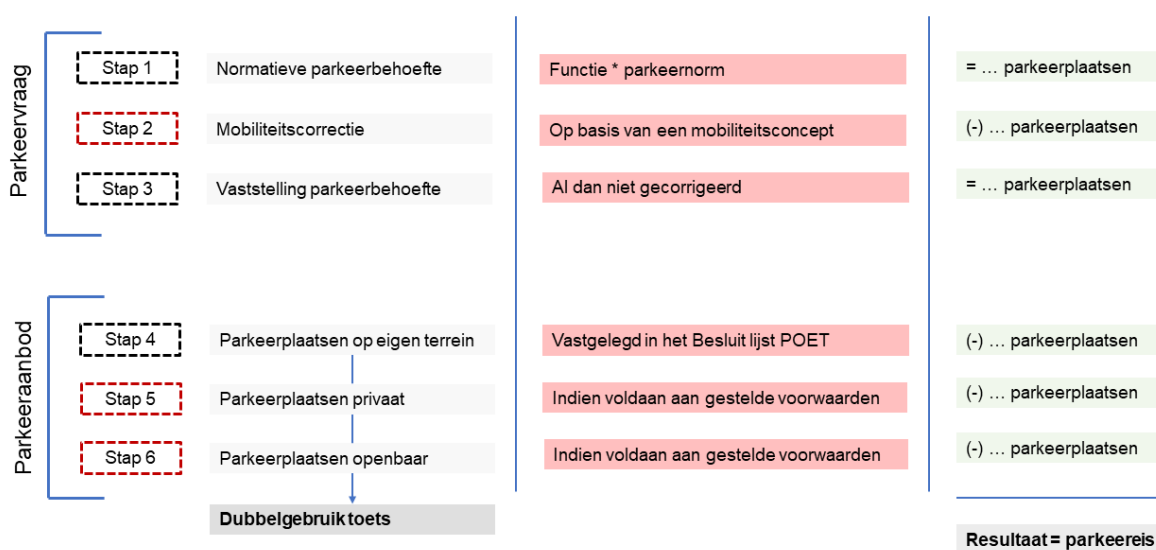
Omdat oudere mensen langer thuis blijven wonen, worden meer scootmobielen en rollators aangeschaft. Het is van belang dat voor deze hulpmiddelen ook geschikte stallingen beschikbaar zijn. In de vigerende Beleidsregels Maatschappelijke Ondersteuning Diemen 2020 wordt op dit onderwerp ingegaan.

## 5 Het toepassingskader

De gemeente Diemen heeft een werkwijze voor ogen op basis waarvan de auto- en fietsparkeernormen worden toegepast. Deze werkwijze wordt het toepassingskader genoemd. Het toepassingskader voor de auto- en fietsparkeernormen is in principe gelijk. Dit geldt met name voor de structuur die aangehouden wordt.

### 5.1 Van parkeernorm naar parkeereis

In de onderstaande figuur wordt het toepassingskader schematisch weergegeven. Dit schema wordt in deze paragraaf nader toegelicht. In het schema wordt een onderscheid gemaakt tussen parkeervraag en parkeeraanbod. Stap 2, 5 en 6 (rood omlijnd) zijn optionele stappen waarvoor een afwijkingsbesluit van het college van burgemeester en wethouders benodigd is. Om adressen vast te leggen op het Besluit lijst POET, is een collegebesluit nodig.



#### Bepaling parkeervraag

##### Stap 1: normatieve parkeerbehoefte

De normatieve parkeerbehoefte vormt het uitgangspunt voor de bepaling van het aantal auto- en fietsparkeerplaatsen dat benodigd is. Hiertoe levert de initiatiefnemer een overzicht van het te realiseren programma, met de bijbehorende berekening van de parkeerbehoefte aan. Om de parkeerbehoefte te berekenen dient voor iedere te realiseren functie de berekening: functie \* parkeernorm te worden uitgevoerd.

##### Stap 2: mobiliteitscorrectie (optioneel)

In nieuwbouw- of transformatieontwikkelingen kan sprake zijn van afwijkende omstandigheden die ertoe leiden dat de toepassing van de parkeernorm(en) die in deze nota zijn opgenomen, naar verwachting leidt tot een overschot aan parkeerplaatsen. Wanneer hier sprake van is, kan door een initiatiefnemer een mobiliteitscorrectie worden onderbouwd en worden voorgelegd aan het college van burgemeester en wethouders.

In het onderstaande kader wordt nader ingegaan op de mobiliteitscorrectie. De mobiliteitscorrectie bestaat in totaal uit drie onderdelen, de onderdelen sluiten elkaar niet uit. De initiatiefnemer/aanvrager is te allen tijde verantwoordelijk voor het aanleveren van een onderbouwing voor mobiliteitscorrecties.

### **Mobiliteitscorrectie**

De mobiliteitscorrectie biedt initiatiefnemers de mogelijkheid om een onderbouwde correctie te doen op de hoogte van de parkeereis. Een mobiliteitscorrectie kan worden gebaseerd op drie aspecten:

- a. De initiatiefnemer kan objectief aantonen dat de ruimtelijke ontwikkeling niet leidt tot een stijging van de vraag naar autoparkeerplaatsen of tot een minder grote stijging dan verwacht zou worden op grond van de parkeernormen.
- b. De ontwikkellocatie is gelegen in de directe omgeving van een ov halte, als gevolg hiervan is de behoefte aan autoparkeerplaatsen aantoonbaar lager.
- c. In de ruimtelijke ontwikkeling wordt ingezet op deelauto's, als gevolg hiervan is de behoefte aan autoparkeerplaatsen aantoonbaar lager.

#### *a. Objectief aantoonbaar: geen stijging van de vraag naar autoparkeerplaatsen*

Op uiteenlopende redenen kan de situatie zich voordoen dat een ruimtelijke ontwikkeling niet leidt tot een stijging van de vraag naar autoparkeerplaatsen. Deze correctie is met name van toepassing op ruimtelijke uitbreidingen of functiewijzigingen. De parkeereis kan binnen deze correctie tot 100% gereduceerd worden. Een fictief voorbeeld van deze correctie, is uitbreiding van een schoolgebouw met geen extra leerlingen of leerkrachten tot gevolg.

#### *b. Ontwikkellocatie is gelegen in de directe omgeving van een ov halte*

Zoals beschreven in paragraaf 1.2 heeft Diemen een hoogwaardig netwerk aan openbaar vervoersverbindingen. Met name voor werk- en woonfuncties geldt dat als gevolg hiervan de behoefte aan autoparkeerplaatsen aantoonbaar lager kan zijn. Bewoners en/of werknemers maken structureel gebruik van het openbaar vervoer voor hun dagelijkse verplaatsingen (o.a. woon-werk verkeer). Onderbouwing voor deze correctie kan bestaan uit een herkomst- en bestemmingsonderzoek.

#### *c. Inzet van deelmobiliteit*

Het is niet meer vanzelfsprekend dat bewoners altijd een eigen auto willen bezitten. Voor bewoners die veel gebruik maken van het openbaar vervoer, kan het aantrekkelijk zijn om gebruik te maken van een deelauto. De gemeente Diemen hanteert het uitgangspunt dat bij woningbouw maximaal 20% van de parkeereis ingevuld kan worden met behulp van deelauto's. Uitgangspunt is dat één parkeerplaats voor deelauto's, geldt ter vervanging van maximaal vijf parkeerplaatsen voor reguliere auto's. De inzet van deelauto's dient voor ten minste 10 jaar contractueel te zijn vastgelegd.

Om de werking van het deelautoconcept te bevorderen, geldt het uitgangspunt dat voor iedere deelauto op eigen terrein een geormerkte deelautoparkeerplaats dient te worden aangelegd. Voor deze parkeerplaats geldt een instandhoudingsplicht. Hiermee wordt de vindbaarheid van deelauto's gewaarborgd. Dit heeft gevolgen voor het dubbelgebruik.

### *Stap 3: vaststelling parkeerbehoefte*

Nadat eventuele mobiliteitscorrectie(s) zijn toegepast, wordt de parkeerbehoefte vastgesteld. Dit is het aantal parkeerplaatsen dat fysiek gefaciliteerd dient te worden. Bij de vaststelling van de parkeerbehoefte is nog geen rekening gehouden met dubbelgebruik, deze berekening vindt plaats bij de bepaling van het parkeeraanbod.

### **Bepaling parkeeraanbod**

#### *Stap 4: parkeerplaatsen op eigen terrein*

In de eerste plaats wordt het aantal aan te leggen parkeerplaatsen op eigen terrein bepaald. Uitgangspunt is dat de volledige parkeerbehoefte op eigen terrein wordt opgelost. Indien dit naar het oordeel van de gemeente niet of in beperkte mate mogelijk is, wordt bij uitzondering stap 5 en vervolgens stap 6 doorlopen. Om stap 5 en stap 6 toe te kunnen passen is een afwijkingsbesluit van het college nodig.

Ruimtelijke ontwikkelingen waarin op eigen terrein parkeerplaatsen worden aangelegd, kunnen zich in gebieden bevinden waar geen parkeerregulering geldt. In de praktijk worden parkeerplaatsen op eigen terrein niet volledig gebruikt voor het parkeren van auto's. In het opstellen van een parkeerbalans wordt hier rekening mee gehouden. In bijlage 7 zijn hiervoor omrekenfactoren voor verschillende typen parkeervoorzieningen opgenomen.

In het gereguleerde gebied gelden deze omrekenfactoren niet. Adressen in gereguleerd gebied worden in het Besluit lijst POET opgenomen, wat betekent dat deze adressen in beginsel niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning of parkeerontheffing.

#### *Stap 5: parkeerplaatsen privaat (optioneel)*

In de directe omgeving van een ontwikkellocatie kan, op het moment dat de geplande functies hun parkeerbehoefte genereren, (gedeeltelijk) ongebruikte private parkeercapaciteit aanwezig zijn. De tweede stap in de bepaling van het parkeeraanbod is dat initiatiefnemers onderzoek verrichten of gebruik gemaakt kan worden van deze parkeercapaciteit. De parkeercapaciteit moet binnen de maximale loopafstanden van de ontwikkellocatie liggen (zoals opgenomen in bijlage 6).

Het gebruik van de private parkeerplaatsen moet worden vastgesteld voor zolang de opstalontwikkeling tot een parkeerbehoefte leidt en de parkeernorm in het bestemmingsplan niet is aangepast. De verbinding tussen de parkeerbehoefte en het gebruik van reeds bestaand ongebruikt privaat parkeren elders, om deze behoefte te vervullen, moet notarieel worden vastgelegd. Daarnaast dient de initiatiefnemer aannemelijk te maken dat parkeerders ook van de bedoelde parkeerplaatsen gebruik kunnen en gaan maken. De fysieke toegankelijkheid van de parkeervoorziening speelt in dit kader een belangrijke rol.

#### *Stap 6: parkeerplaatsen openbaar (optioneel)*

De situatie kan zich voordoen dat, wanneer stap 4 en stap 5 zijn doorlopen, nog niet voor de volledige parkeerbehoefte een oplossing is gevonden. Wanneer dit het geval is, kan eventueel tegen vergoeding van de hiermee gemoede kosten en tegen vergoeding van een grondprijs, gebruik worden gemaakt van bestaande of nieuwe parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Als uitgangspunt hanteert de gemeente Diemen dat na afwenteling van (het resterende gedeelte van) de parkeerbehoefte, de parkeerdruk in de openbare ruimte overdag niet hoger mag uitkomen dan 85% en in de nacht niet hoger dan 90%. De bestaande parkeerdruk dient door de initiatiefnemer inzichtelijk te worden gemaakt door middel van een representatieve parkeertelling.

Wanneer een initiatiefnemer van plan is om een parkeertelling uit te laten voeren, dient hiervoor contact opgenomen te worden met de gemeente. De gemeente stelt eisen waar een parkeertelling aan moet voldoen (onderzoeksgebied, aantal telmomenten, wijze van meten etc.). Alleen door de gemeente Diemen geaccordeerde parkeertellingen kunnen als onderbouwing dienen.

*Resultaat: de parkeereis*

Nadat alle beschreven stappen zijn doorlopen is bekend wat de parkeerbehoefte is die gepaard gaat met de geplande ruimtelijke ontwikkeling. Ook is bekend op welke wijze deze behoefte fysiek zal worden gefaciliteerd. Deze twee uitkomsten worden samen als de parkeereis benoemd. De parkeereis wordt onder andere in de omgevingsvergunning vastgelegd.

**Rekenvoorbeeld: dubbelgebruik**

Ruimtelijke ontwikkelingen richten zich over het algemeen op meer dan één doelgroep. Veel ontwikkelingen bestaan uit gecombineerde programma's, waarbij de functies wonen, werken en winkelen/recreëren gecombineerd worden. In dit soort ontwikkelingen is het mogelijk om, als gevolg van de afwijkende aanwezigheid van doelgroepen, parkeerplaatsen dubbel te gebruiken. Als gevolg hiervan hoeven minder parkeerplaatsen te worden aangelegd.

Om de mogelijkheden op het vlak van dubbelgebruik te onderzoeken, zijn in bijlage 5 voor verschillende type functies aanwezigheidspercentages opgenomen. Deze percentages laten zien dat op een 'gemiddelde' werkdagochtend, 50% van de bewoners thuis is. Aan de hand van de aanwezigheidspercentages wordt gezocht naar het moment van de week waarop de parkeerbehoefte maximaal is. Dit moment wordt de maatgevende parkeerbehoefte genoemd.

In de onderstaande tabel wordt de maatgevende parkeerbehoefte berekend van een fictief programma. Het programma bestaat uit 10 midden segment appartementen (koop) en 1.000 m<sup>2</sup> bvo kantoor gelegen in het gebied 'centrum'. Het rekenvoorbeeld is vereenvoudigd. Uit het voorbeeld volgt dat voor het programma met een normatieve parkeerbehoefte van 19 parkeerplaatsen, rekening houdend met dubbelgebruik 15 parkeerplaatsen aangelegd hoeven te worden. Aandachtspunt is dat dubbelgebruik alleen kan plaatsvinden als de verschillende doelgroepen van dezelfde parkeervoorziening gebruik zullen gaan maken.

Functie	Werkdag- middag	Werkdag- avond	Werkdag- nacht	Zaterdag- avond
Aanw. percentage woningen bewoners	50%	90%	100%	80%
Aanw. percentage woningen bezoekers	20%	80%	0%	100%
Aanw. percentage kantoor	100%	5%	0%	0%
Parkeerbehoefte woningen bewoners	3,8	6,8	7,5	6
Parkeerbehoefte woningen bezoekers	0,5	2	0	2,5
Parkeerbehoefte kantoor	9	0,5	0	0
<b>Parkeerbehoefte totaal</b>	<b>15</b>	<b>11</b>	<b>9</b>	<b>10</b>

## 5.2 Saldering bij functiewijziging

Bij een functiewijziging blijft een gebouw staan, maar krijgt het een nieuwe functie. In veel gevallen leidde de oorspronkelijke bestemming ook tot een parkeerbehoefte. De auto- en fietsparkeerplaatsen bestemd om deze parkeerbehoefte te faciliteren, kunnen worden hergebruikt om de parkeerbehoefte van de nieuwe functie (gedeeltelijk) op te lossen. Dit principe wordt salderen genoemd.

Een aandachtspunt bij salderen is een mogelijke verschuiving van het moment waarop een functie haar parkeerbehoefte genereert. Met de werkmethode die de gemeente hanteert, wordt zo veel mogelijk voorkomen dat onjuiste verrekningen van de oude parkeerbehoefte worden gedaan (zie onderstaand rekenvoorbeeld). De oude en nieuwe parkeerbehoefte wordt voor ieder dagdeel gesaldeerd. Het dagdeel waarop de parkeervraag het hoogst is, wordt aangehouden als nieuwe parkeerbehoefte. Parkeerplaatsen die exclusief ter beschikking stonden van de oude functie en in stand worden gehouden, kunnen op alle dagdelen worden gesaldeerd.

### Rekenvoorbeeld: salderen

In dit rekenvoorbeeld wordt de parkeerbehoefte van een voormalige kantoorfunctie gesaldeerd. Het gebouw krijgt een nieuwe bestemming als woonfunctie. In dit voorbeeld wordt voor beide functies een parkeerbehoefte van 20 parkeerplaatsen aangehouden. Omwille van eenvoud wordt slechts voor een aantal dagdelen de maatgevende parkeerbehoefte bepaald. Ook wordt het bezoekersaandeel niet apart berekend.

Uit de onderstaande tabel kunnen verschillende constatering worden opgemaakt. Zo blijkt dat de parkeerbehoefte van de nieuwe woonfunctie, op de werkdagochtend- en middag lager ligt dan de parkeerbehoefte van de oude kantoorfunctie. Kantoren leiden namelijk op werkdagen overdag tot hun parkeerbehoefte (100% aanwezigheid), voor bewoners geldt dat doorgaans ongeveer de helft thuis is (50% aanwezigheid).

Een andere constatering is dat, het moment waarop de parkeerbehoefte maximaal is, kan verschillen tussen de oude en de nieuwe functie. Dit blijkt ook uit de onderstaande tabel. In de werkdagnacht leidt een kantoorfunctie tot geen parkeerbehoefte (0% aanwezigheid), dit terwijl alle bewoners in de nieuwe situatie thuis zullen zijn (100% aanwezigheid). Dit betekent dat bij de transformatie van een kantoorgebouw naar woningen, de volledige parkeerbehoefte moet worden opgelost. In dit geval betekent dit dat er 20 parkeerplaatsen moeten worden aangelegd. Als een initiatiefnemer de indruk heeft dat de parkeerplaatsen die oorspronkelijk voor het kantoor zijn aangelegd in de nacht niet volledig zijn bezet, kan door middel van een parkeertelling de feitelijke bezetting worden vastgesteld (zie hiervoor stap 6 van het toepassingskader).

Functie	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-nacht	Zaterdag-avond
Aanw. percentage kantoor	100%	100%	0%	0%
Aanw. percentage woningen bewoners	50%	50%	100%	80%
Kantoorgebouw (oud)	20	20	0	0
Woonfunctie (nieuw)	10	10	20	16
Resultaat (oud - nieuw)	+10	+10	<b>-20</b>	-16

## 6 Toekomstbestendige parkeeroplossingen

Het is van belang dat alle afspraken die gemaakt worden tussen de gemeente en initiatiefnemers over de parkeeroplossing op de juiste manier worden geborgd. Zo wordt voorkomen dat ruimtelijke ontwikkelingen leiden tot parkeeroverlast in de omgeving. Nieuw aan te leggen parkeerplaatsen moeten voldoen aan de meest recente ontwerprichtlijnen. Voor parkeerplaatsen in de openbare ruimte geldt het ASVV 2012 van het CROW, voor parkeerplaatsen op terreinen en in garages geldt de NEN 2443 of de opvolgers hiervan.

### 6.1 Van de theoretische naar een praktische parkeeroplossing

Uit het in hoofdstuk 5 beschreven toepassingskader volgt een theoretische parkeeroplossing. Om te waarborgen dat deze oplossing ook in de praktijk tot de gewenste parkeersituatie leidt, wordt de theoretische parkeeroplossing vertaald naar een praktische parkeeroplossing. De gemeente Diemen treedt hiervoor in dialoog met de initiatiefnemers.

### 6.2 Vastlegging in de omgevingsvergunning: kwantitatief en kwalitatief

In de omgevingsvergunning en in sommige gevallen in een privaatrechtelijke overeenkomst wordt opgenomen welke parkeereis toebehoort tot de te realiseren functies in een nieuwbouw- of transformatieontwikkeling. Ten aanzien van parkeren worden in ieder geval de volgende aspecten benoemd:

- Het aantal te realiseren parkeerplaatsen;
- De ligging van de parkeerlocatie(s) waar de benodigde parkeerplaatsen beschikbaar worden gesteld (op eigen terrein, in een private parkeervoorziening, dan wel in de openbare ruimte).

In een nadere aanwijzing kan worden ingegaan op het parkeren door bezoekers van bewoners. Het uitgangspunt is dat bezoekersparkeren in de openbare ruimte, of op een openbaar toegankelijke wijze wordt opgelost. Bij uitzondering kan, na instemming van de gemeente, ervoor gekozen worden om deze doelgroep in een private parkeervoorziening te laten parkeren. Indien hiervoor wordt geopteerd, moeten bezoekers ook daadwerkelijk van deze voorziening gebruik kunnen maken. Een van de vragen die moet worden gesteld is: hoe betreden bezoekers van bewoners de private parkeervoorziening? In de gebruiksfase zal worden gecontroleerd of hetgeen in de omgevingsvergunning is vastgelegd ook op dezelfde manier in de praktijk is georganiseerd.

### 6.3 De beschikbaarheid, ook in de toekomst goed geregeld: privaatrechtelijke afspraken

Wanneer de parkeereis niet of niet volledig op eigen terrein wordt gerealiseerd en er sprake is van een afwijking, waar de gemeente haar medewerking aan wil verlenen (zie eerder beschreven stap 5 of 6), moet een afwijkingsbesluit worden genomen door het college van burgemeester en wethouders én kan een overeenkomst hierover worden afgesloten tussen gemeente en initiatiefnemer indien de gemeente dit noodzakelijk vindt. Afhankelijk van het eigendom van de grond worden afspraken over toekomstig gebruik waar mogelijk in een private overeenkomst opgenomen. In deze overeenkomst worden afspraken gemaakt over:

- Hoe eigenaren verantwoordelijk zijn voor instandhouding;
- Hoe gebruikers worden geïnformeerd over randvoorwaarden voor gebruik (bijvoorbeeld wel of niet betalen).

In de praktijk kent een ontwikkeling vaak meerdere fases, maar ook verschillende eigendomssituaties. Een initiatiefnemer is niet altijd de bouwer. De eigenaar is niet altijd de eindgebruiker. Het is zaak dat door middel van een kettingbeding de afspraken over het gebruik en onderhoud van een parkeervoorziening goed worden doorgelegd tussen verschillende partijen, ongeacht de eigendomssituatie. Zoals eerder beschreven dient dit notarieel te worden vastgelegd.

## 7 Bijlagen

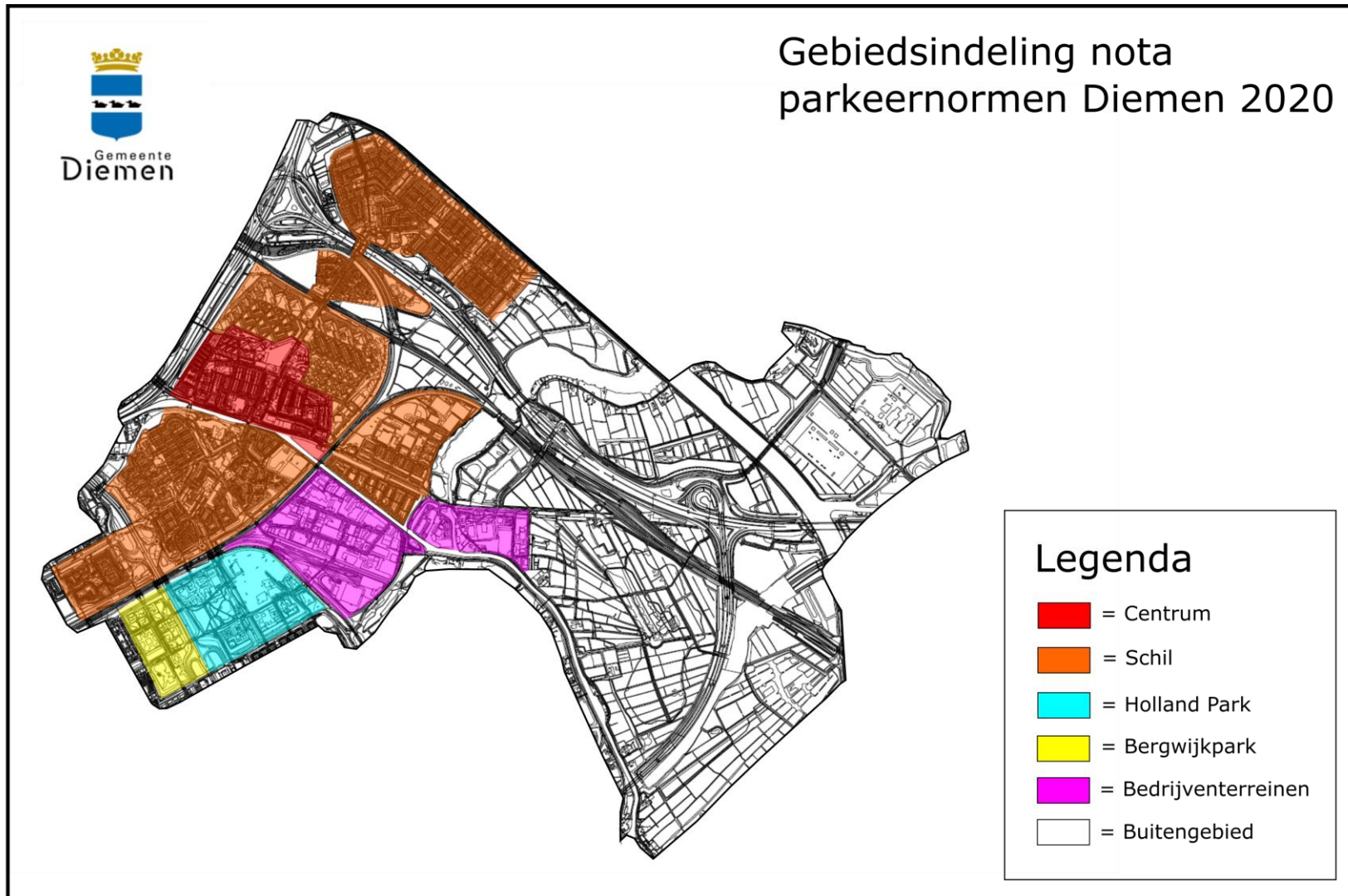
Bijlage 1	Begrippenlijst
Bijlage 2	Gebiedsindeling
Bijlage 3	De autoparkeernormen
Bijlage 4	De fietsparkeernormen
Bijlage 5	Aanwezigheidspercentages
Bijlage 6	Maximale loopafstanden
Bijlage 7	Omrekenfactoren parkeren op eigen terrein
Bijlage 8	Kwaliteitseisen fietsparkeren



## 7.1 Begrippenlijst

- a. Aanwezigheidspercentage: een percentage waarmee voor een functie, per dagdeel, de aanwezigheid van de bijbehorende doelgroepen wordt aangegeven. Een overzicht met aanwezigheidspercentages is opgenomen in bijlage 5.
- b. Autoparkeernorm: een getal dat aangeeft hoeveel autoparkeerplaatsen voor een bepaalde functie nodig zijn per eenheid of per 100 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlakte (bvo).
- c. Bezoekersaandeel: het deel van de parkeervraag dat bestaat uit bezoekers.
- d. Bruto vloer oppervlak (bvo): het vloeroppervlakte van de ruimte, dan wel van meerdere ruimten, van een vastgoedobject gemeten (volgens NEN 2580) op vloerniveau langs de buitenomtrek van de (buitenste) opgaande scheidingsconstructie, die de desbetreffende ruimte(n) omhullen.
- e. CROW: een eigennaam voor een kennisplatform op het gebied van mobiliteit en infrastructuur.
- f. Eigen terrein: grond waarover de initiatiefnemer kan beschikken ter plaatse van de ruimtelijke activiteit danwel in de directe nabijheid binnen de in bijlage 6 genoemde maximale loopafstanden van de ruimtelijke activiteit.
- g. Fietsparkeernorm: een getal dat aangeeft hoeveel fietsparkeerplaatsen voor een bepaalde functie nodig zijn per eenheid of per 100 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlakte (bvo).
- h. Gebruikersaandeel: het deel dat voortkomt uit vaste gebruikers, niet zijnde bezoekers.
- i. Initiatiefnemer: de ontwikkelaar en/of eigenaar van de grond of opstellen voor wie de aanvraag om een omgevingsvergunning is ingediend.
- j. Kwaliteitseis: een eis die gesteld wordt vanuit het oogpunt bruikbaarheid van een nieuw te realiseren fietsparkeervoorziening.
- k. Loopafstand: de kortst mogelijke looprouten tussen de parkeerplaats en het bestemmingsadres.
- l. Parkeereis: het aantal auto- en fietsparkeerplaatsen dat beschikbaar gesteld moet worden ten behoeve van een ruimtelijke activiteit.
- m. Ruimtelijke activiteit: een ontwikkeling zijnde nieuwbouw, transformatie en/of functiewijziging.

7.2 Gebiedsindeling



### 7.3 Autoparkeernormen

Alle parkeernormen zijn inclusief bezoekersaandelen. In de laatste kolom staat voor het percentage bezoekers van de betreffende functie.

Wonen	Eenheid	Gebieden						
		Centrum	Schil	Holland Park	Bergwijkpark	Bedrijventerreinen	Buitengebied	% bez.
koop/huur, vrijstaand	Per woning	1,3	1,4	0,85	2,1 (bedrijfswoning)	2,1 (bedrijfswoning)	2,5	-
koop/huur, twee-onder-een-kap	Per woning	1,2	1,3	0,85	n.v.t.	n.v.t.	2,3	-
koop/huur, tussen/hoek	Per woning	1,1	1,2	0,85	n.v.t.	n.v.t.	2,1	-
kleine eenpersoonswoning, tiny house	Per woning	0,5	0,4	0,85	n.v.t.	n.v.t.	0,7	-
koop/huur, appartement, groot (vanaf 75 m <sup>2</sup> gbo)	Per woning	1,1	1,2	0,85	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	-
koop/huur, appartement, midden (tussen 50 en 75 m <sup>2</sup> gbo)	Per woning	1,0	1,1	0,85	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	-
koop/huur, appartement, klein (< 50 m <sup>2</sup> gbo)	Per woning	0,9	0,9	0,85	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	-
huur, grondgebonden, sociale huur	Per woning	0,9	0,9	0,85	n.v.t.	n.v.t.	1,7	-
huur, grondgebonden, middeldure huur	Per woning	1,1	1,2	0,85	n.v.t.	n.v.t.	2,1	-
huur, appartement, sociale huur	Per woning	0,8	0,8	0,85	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	-
huur, appartement, middeldure huur	Per woning	0,7	0,7	0,85	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	-
kamerverhuur, zelfstandig (niet-studenten)	Per kamer	0,5	0,4	0,6	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	-
kamerverhuur, studenten (niet-zelfstandig)	Per kamer	0,2	0,2	0,1	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	-
aanleunwoning en serviceflat	Per kamer	0,2	0,7	0,85	n.v.t.	n.v.t.	1,2	-
<b>Werken</b>								
kantoor (zonder baliefunctie)	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	0,9	1,3	1,4	1,7	2,3	2,6	5%
commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,3	1,6	2,0	2,3	3,3	3,6	20%
bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief*	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,1	1,5	n.v.t.	n.v.t.	2,1	2,4	5%
bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief**	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	0,4	0,5	n.v.t.	n.v.t.	0,8	1,1	5%
bedrijfsverzamelgebouw	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	0,8	1,1	n.v.t.	n.v.t.	1,4	2,0	9%
*Toelichting: voorbeelden van de functie 'bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief' zijn industrie, laboratorium of een werkplaats (relatief veel werknemers en relatief weinig bezoekers).								
**Toelichting: voorbeelden van de functie 'bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief' zijn loods, opslag of transportbedrijf (relatief weinig werknemers en relatief weinig bezoekers).								

Winkelen en boodschappen doen	Eenheid	Gebieden						
		Centrum	Schil	Holland park	Bergwijkpark	Bedrijventerreinen	Buitengebied	% bez.
buurtsupermarkt	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	0,9	1,7	4,0	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	89%
fullservice supermarkt	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	2,1	3,0	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	93%
grote supermarkt (XL)	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	4,9	5,8	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	84%
groothandel specialist	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	n.v.t.	4,9	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	80%
groothandel algemeen	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	n.v.t.	5,4	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	80%
binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	2,8	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	92%
buurt- en dorpscentrum	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	n.v.t.	2,1	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	72%
wijkcentrum (klein)	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	n.v.t.	2,7	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	76%
wijkcentrum (gemiddeld)	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	n.v.t.	3,3	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	79%
wijkcentrum (groot)	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	n.v.t.	3,8	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	81%
stadsdeelcentrum	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	n.v.t.	4,2	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	85%
woonwarenhuis (zeer groot)	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	4,4	n.v.t.	95%
meubelboulevard/woonboulevard	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	n.v.t.	1,6	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	93%
winkelboulevard	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	n.v.t.	3,2	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	94%
outletcentrum	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	n.v.t.	7,8	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	94%
bouwmarkt	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	n.v.t.	1,5	n.v.t.	n.v.t.	2,2	n.v.t.	87%
tuincentrum	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	n.v.t.	2,0	n.v.t.	n.v.t.	2,6	n.v.t.	89%
groencentrum	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	n.v.t.	2,0	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	89%
<b>Ontspanning</b>								
bibliotheek	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	0,2	0,5	0,8	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	97%
museum/bezoekerscentrum	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	0,3	0,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,9	95%
bioscoop	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	2,2	6,9	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	94%
filmtheater/filmhuis	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,6	4,2	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	97%
theater/schouwburg	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	5,8	6,4	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	87%
musicaltheater	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	2,4	2,9	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	86%
casino	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	5,2	5,6	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	86%
bowlingcentrum	Per bowlingbaan	1,1	1,7	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	89%
biljart-/snookercentrum	Per tafel	0,6	0,8	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	87%
dansstudio	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,0	3,3	2,0	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	93%

fitnessstudio/sportschool	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	0,9	2,9	3,0	n.v.t.	6,0	n.v.t.	87%
fitnesscentrum	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,2	3,9	3,0	n.v.t.	6,9	n.v.t.	90%
wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	99%
sauna, hammam	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	2,0	4,1	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	99%
<b>Ontspanning</b>	<b>Eenheid</b>	<b>Gebieden</b>						
		<b>Centrum</b>	<b>Schil</b>	<b>Holland park</b>	<b>Bergwijkpark</b>	<b>Bedrijventerreinen</b>	<b>Buitengebied</b>	<b>% bez.</b>
sporthal	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,2	1,8	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	96%
sportzaal	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	0,8	1,6	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	94%
tennishal	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	0,2	0,3	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	87%
squashhal	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,5	2,3	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	84%
zwembad overdekt	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	n.v.t.	9,7	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	97%
zwembad openlucht	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	n.v.t.	9,1	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	99%
zwemparadijs	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	99%
sportveld	Per ha. netto terrein	13,0	13,0	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	20,0	95%
stadion	Per zitplaats	0,0	0,0	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	99%
kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	0,9	1,1	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	98%
kunstijsbaan (400 meter)	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	n.v.t.	1,8	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	98%
jachthaven	Per ligplaats	0,5	0,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,6	99%
golfoefencentrum (pitch en putt)	Per centrum	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	56,2	93%
golfbaan (18 holes)	Per 18 holes	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	118,3	98%
indoorspeeltuin (kinderspeelhal), gemiddeld en kleiner	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	0,4	1,2	n.v.t.	n.v.t.	2,6	5,1	97%
indoorspeeltuin (kinderspeelhal), groot	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,0	1,8	n.v.t.	n.v.t.	3,6	n.v.t.	98%
indoorspeeltuin (kinderspeelhal), zeer groot	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	2,2	3,1	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	98%
kinderboerderij (stadsboerderij)	Per boerderij	0,4	1,2	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	5,1	97%
manege (paardenhouderij)	Per box	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,4	90%
dierenpark	Per ha. netto terrein	4,0	4,0	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	8,0	99%
attractie- en pretpark	Per ha. netto terrein	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	99%
volkstuin	Per 10 tuinen	n.v.t.	1,1	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1,5	100%
plantentuin (botanische tuin)	Per gemiddelde tuin	n.v.t.	5,0	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	13,5	99%

Horeca	Eenheid	Gebieden						
		Centrum	Schil	Holland park	Bergwijkpark	Bedrijventerreinen	Buitengebied	% bez.
camping (kampeerterein)	Per standplaats	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1,2	90%
bungalowpark (huisjescomplex)	Per bungalow	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	2,1	91%
1* hotel	Per 10 kamers	0,3	0,7	2,2	2,3	n.v.t.	4,5	77%
2* hotel	Per 10 kamers	1,1	1,9	3,6	3,9	n.v.t.	6,3	80%
3* hotel	Per 10 kamers	1,5	2,6	4,2	4,7	n.v.t.	n.v.t.	77%
4* hotel	Per 10 kamers	2,7	4,4	6,3	6,8	n.v.t.	n.v.t.	73%
5* hotel	Per 10 kamers	4,2	6,8	9,3	10,1	n.v.t.	n.v.t.	65%
bed & breakfast	Per 1 kamer	0,5	0,5	0,5	n.v.t.	1,0	1,0	100%
café/bar/cafeteria/theehuis/lunchroom	Per 100 m² bvo	4,0	4,0	6,0	6,0	n.v.t.	n.v.t.	90%
restaurant	Per 100 m² bvo	8,0	8,0	6,0	13,0	13,0	13,0	80%
discotheek	Per 100 m² bvo	4,1	10,3	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	99%
evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw	Per 100 m² bvo	3,0	4,0	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	99%
<b>Gezondheid</b>								
huisartsenpraktijk (-centrum)	Per behandelkamer	1,8	2,2	n.v.t.	3,0	n.v.t.	n.v.t.	57%
apotheek	Per apotheek	2,0	2,5	n.v.t.	3,2	n.v.t.	n.v.t.	45%
fysiotherapiepraktijk (-centrum)	Per behandelkamer	1,0	1,2	n.v.t.	1,8	n.v.t.	n.v.t.	57%
consultatiebureau	Per behandelkamer	1,0	1,3	n.v.t.	1,9	n.v.t.	n.v.t.	50%
consultatiebureau voor ouderen	Per behandelkamer	1,2	1,5	n.v.t.	1,9	n.v.t.	n.v.t.	38%
tandartsenpraktijk (-centrum)	Per behandelkamer	1,3	1,7	n.v.t.	2,4	n.v.t.	n.v.t.	47%
gezondheidscentrum	Per behandelkamer	1,3	1,6	n.v.t.	2,2	n.v.t.	n.v.t.	55%
ziekenhuis	Per 100 m² bvo	1,3	1,5	1,6	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	29%
crematorium	Per gelijke plechtigheid	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	30,1	97%
begraafplaats	Per gelijke plechtigheid	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	31,6	37%
penitentiaire inrichting	Per 10 cellen	1,4	1,9	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	97%
religiegebouw	Per zitplaats	0,1	0,1	0,1	0,2	n.v.t.	n.v.t.	60%
verpleeg- en verzorgingstehuis	Per wooneenheid	0,5	0,5	0,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	57%

Onderwijs								
kinderdagverblijf (crèche) (exclusief Kiss & ride)	Per 100 m² bvo	0,8	1,0	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1,5	0%
basisonderwijs (exclusief kiss & ride)	Per leslokaal	0,5	0,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0%
middelbare school	Per 100 leerlingen	2,3	3,0	3,3	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	11%
ROC	Per 100 leerlingen	3,2	3,8	4,2	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	7%
hogeschool	Per 100 leerlingen	6,3	6,9	7,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	72%
universiteit	Per 100 leerlingen	9,7	11,5	12,7	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	48%
avondonderwijs	Per 10 leerlingen	3,0	4,0	5,0	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	95%

## 7.4 Fietsparkeernormen

Alle fietsparkeernormen zijn minimumnormen, dit geldt in het bijzonder voor de functie restaurant (luxe). Het onderscheid tussen een eenvoudig- of luxe restaurant is maatwerk.

Functie	Eenheid	Parkeernorm
<b>Wonen</b>		
Rij- en vrijstaande woning	Per kamer	1,0
Appartement	Per kamer	0,75
Studentenhuis	Per kamer	1,0
Woningen bezoekers	Per woning	0,5
<b>Werken</b>		
Kantoor (personeel)	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,2
Kantoor met balie (bezoekers)	Per balie	5,0
<b>Winkelen en boodschappen doen</b>		
Winkelcentrum	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	2,7
Supermarkt	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	2,9
Bouwmarkt	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	0,25
Tuincentrum	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	0,4
<b>Onderwijsvoorzieningen</b>		
Basisschool (leerlingen en medewerkers)	Per 10 leerlingen	10,0
Middelbare school (leerlingen en medewerkers)	Per 10 leerlingen	9,0
ROC (leerlingen en medewerkers)	Per 10 leerlingen	7,0
<b>Zorgvoorzieningen en maatschappelijke voorzieningen</b>		
Apotheek (bezoekers)	Per locatie	7,0
Apotheek (medewerkers)	Per locatie	4,0
Begraafplaats/crematorium	Per gelijktijdige plechtigheid	5,0
Gezondheidscentrum (bezoekers)	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,3
Gezondheidscentrum (medewerkers)	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	0,4
Kerk/moskee	Per 100 zitplaatsen	40,0
Ziekenhuis (bezoekers)	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	0,5
Ziekenhuis (medewerkers)	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	0,4
<b>Sport, cultuur en ontspanning</b>		
Bibliotheek	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	3,0
Bioscoop	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	4,3
Fitness	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	3,7
Museum	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	0,9
Sporthal	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	2,5
Sportveld	Per ha. netto terrein	61,0
Sportzaal	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	4,0
Stadion	Per 100 zitplaatsen	9,0
Stedelijk evenement	Per 100 bezoekers	32,0
Theater	Per 100 zitplaatsen	21,0
Zwembad (openlucht)	Per 100 m <sup>2</sup> bassin	28,0
Zwembad (overdekt)	Per 100 m <sup>2</sup> bassin	20,0



<b>Functie</b>	<b>Eenheid</b>	<b>Parkeernorm</b>
<b>Horeca</b>		
Fastfoodrestaurant	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	5,0
Restaurant (eenvoudig)	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	8,0
Restaurant (luxe)*	Per 100 m <sup>2</sup> bvo	4,0
<b>Overstappen</b>		
Busstation	Per halterende buslijn	42,0
Carpoolplaats	Per autoparkeerplaats	0,8

## 7.5 Aanwezigheidspercentages

Functies	Werkdag					Zaterdag		Zondag
	Ochtend	Middag	Avond	Koopavond	Nacht	Ochtend	Middag	Middag
Woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
Kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	75%	75%
Supermarkt	30%	60%	60%	75%	0%	100%	100%	100%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	40%	0%
Horeca	30%	40%	90%	80%	0%	75%	100%	45%
Restaurant	10%	40%	100%	75%	0%	40%	100%	75%
Supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	80%
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 arts/consultatiebureau	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
Verpleeg- en verzorgingshuis/aanleunwoning	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
Ziekenhuis patiënten (inclusief bezoekers)	60%	100%	60%	60%	5%	60%	60%	60%
Ziekenhuis medewerkers	75%	100%	40%	40%	25%	40%	40%	40%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%

## 7.6 Maximale loopafstanden

Gebied*	Functie		
	Wonen	Werken	Overig
Centrum	200 meter	600 meter	600 meter
Schil	150 meter	400 meter	200 meter
Holland Park en Bergwijkpark	100 meter	400 meter	200 meter
Bedrijventerreinen en buiten gebied	100 meter	200 meter	100 meter

\*Voor gezondheidsfuncties (ziekenhuis, huisartsenpraktijk etc.) geldt in heel Diemen een maximale loopafstand van 100 meter.

## 7.7 Omrekenfactoren parkeren op eigen terrein

De onderstaande correctiefactoren gelden niet op locaties waar parkeerregulering van kracht is.

<b>Parkeervoorziening</b>	<b>Theoretisch aantal</b>	<b>Berekeningsaantal</b>	<b>Opmerking</b>
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	Oprit minimaal 4,75 meter diep
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	Oprit minimaal 10,0 meter diep
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	Oprit minimaal 5,0 meter breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,6	
Garagebox (niet bij woning)	1	0,7	
Garage met enkele oprit	2	1,2	Oprit minimaal 5,0 meter diep
Garage met lange oprit	3	1,5	
Garage met dubbele oprit	3	2,0	Oprit minimaal 5,0 meter breed

## 7.8 Kwaliteitseisen fietsparkeren

Functie	Kwaliteitseisen	Toelichting
Alle functies	Alle fietsparkeervoorzieningen voldoen aan de eisen van het FietsParKeur.	<a href="http://fietsparkeur.nl/uploads/normstellend_document_fietsparkeur_2.1.pdf">http://fietsparkeur.nl/uploads/normstellend_document_fietsparkeur_2.1.pdf</a>
Alle functies	Fietsellingen of -trappen voldoen aan de maximale voorschriften uit de <i>Leidraad fietsparkeren</i> van CROW	<a href="https://www.crow.nl/publicaties/leidraad-fietsparkeren-(1)">https://www.crow.nl/publicaties/leidraad-fietsparkeren-(1)</a>
Alle functies	Indien in een openbare parkeervoorziening een parkeergedeelte voor fietsen wordt opgenomen, moet de toegang daarvan altijd fysiek gescheiden zijn van die van het autoverkeer.	In niet-openbare parkeergarages en stallinggarages geldt de eis niet.
Alle functies	De ingang van de bergruimte ligt binnen loopafstand van de hoofdingang van het gebouw.	-
Alle functies	In het ontwerp van de bergruimte dient rekening gehouden te worden met (brom- en snor) fietsen met afwijkende maten.	-
Alle functies	In een bergruimte dient rekening gehouden te worden met oplaadmogelijkheden voor (brom- en snor) fietsen.	-
Woningen	Een niet-gemeenschappelijke bergruimte moet ten minste over een vloeroppervlakte van 5 m <sup>2</sup> beschikken, bij een breedte van ten minste 1,8 meter en een hoogte van ten minste 2,3 meter.	De eis is afgeleid uit het Bouwbesluit 2012, Artikel 4.31. <a href="https://www.bouwbesluitonline.nl/Inhoud/docs/wet/bb2012/hfd4/afd4-5/art4-31">https://www.bouwbesluitonline.nl/Inhoud/docs/wet/bb2012/hfd4/afd4-5/art4-31</a>
Woningen	Een niet-gemeenschappelijke bergruimte is afsluitbaar.	De eis is afgeleid uit het Bouwbesluit 2012, Artikel 4.31. <a href="https://www.bouwbesluitonline.nl/Inhoud/docs/wet/bb2012/hfd4/afd4-5/art4-31">https://www.bouwbesluitonline.nl/Inhoud/docs/wet/bb2012/hfd4/afd4-5/art4-31</a>
Woningen	Een bergruimte is vanaf de openbare weg rechtstreeks bereikbaar via het aansluitende terrein of een gemeenschappelijke verkeersruimte.	De eis is afgeleid uit het Bouwbesluit 2012, Artikel 4.31. <a href="https://www.bouwbesluitonline.nl/Inhoud/docs/wet/bb2012/hfd4/afd4-5/art4-31">https://www.bouwbesluitonline.nl/Inhoud/docs/wet/bb2012/hfd4/afd4-5/art4-31</a>