

Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels Zoetermeer 2019

(voor nieuwe ontwikkelingen en transformaties binnen de
gemeente Zoetermeer)

Versie 1.0
16 december 2019



Gemeente Zoetermeer
Stadhuisplein 1
Postbus 15
2700 AA Zoetermeer
T. 14 079

Inhoudsopgave

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | Inleiding | 4 |
| 1.1 | Aanleiding | 4 |
| 1.2 | Het parkeerbeleid als vertrekpunt | 4 |
| 1.3 | Leeswijzer | 4 |
| | | |
| 2 | Juridisch kader | 6 |
| 2.1 | Parapluplan stedenbouwkundige bepalingen bouwverordening | 6 |
| 2.2 | Overgangsregeling voor lopende aanvragen | 6 |
| 2.3 | Beleidsregels | 6 |
| 2.4 | Bestuurlijke vaststelling | 7 |
| | | |
| 3 | Gebiedsindeling parkeernormen auto en fiets | 8 |
| 3.1 | De functie van een gebiedsindeling | 8 |
| 3.2 | Gebiedsindeling | 9 |
| | | |
| 4 | De parkeernormen voor auto en fiets | 12 |
| 4.1 | Wat is een parkeernorm? | 12 |
| 4.2 | Van parkeerkecijfers naar parkeernormen | 12 |
| 4.3 | De norm is een minimumnorm | 13 |
| 4.4 | De parkeernorm voor woningen | 13 |
| 4.5 | De parkeernorm voor overige functies | 15 |
| 4.6 | Parkeernormen voor bijzondere voertuigen | 20 |
| 4.7 | Elektrisch laden | 21 |
| | | |
| 5 | Toepassingskader parkeernormen | 22 |
| 5.1 | Rolverdeling tussen gemeente Zoetermeer en initiatiefnemer | 22 |
| 5.2 | Verskil toepassingskader auto en fiets | 22 |
| 5.3 | De definitie van een parkeerplaats | 22 |
| 5.4 | Parkeervraag en parkeeraanbod | 23 |
| 5.5 | Stap 1 – Bepaling van de normatieve parkeerbehoefte | 24 |
| 5.6 | Stap 2 – Toepassen normcorrectie voor deelmobiliteit | 24 |
| 5.7 | Stap 3 – De normatieve parkeeropgave | 25 |

| | | |
|-----------|---|-----------|
| 5.8 | Stap 4 – Oplossen binnen de contouren van de ontwikkeling | 26 |
| 5.9 | Stap 5 – Gebruik private parkeerplaatsen | 27 |
| 5.10 | Stap 6 – Aanvraag ontheffing | 28 |
| 5.11 | Stap 7 – Borging afspraken | 30 |
| 6 | Specifieke situaties | 32 |
| 6.1 | Berekenwijze bij wijziging van gebruik en sloop | 32 |
| 6.2 | Specifieke (tijdelijke) activiteiten | 33 |
| 6.3 | Bouwen op een bestaande parkeervoorziening | 33 |
| 6.4 | Grote getallen reductie | 33 |
| 6.5 | Vrijstellingsmogelijkheid bij wijziging van gebruik, sloop of uitbreiding | 34 |
| Bijlage 1 | Parkeernormzones | 35 |
| Bijlage 2 | Aanwezigheidspercentages | 36 |
| Bijlage 3 | Kwaliteitseisen fietsparkeren | 37 |

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Zoetermeer actualiseert regelmatig haar parkeerbeleid zodat dit beleid aansluit bij de laatste inzichten en wensen ten aanzien van parkeren. Het gemeentelijk parkeerbeleid is bepalend voor de wijze waarop het auto- en fietsparkeren in Zoetermeer plaatsvindt en gefaciliteerd wordt. In haar parkeerbeleid maakt Zoetermeer een aantal belangrijke keuzes op het gebied van parkeren. Keuzes die ook van invloed zijn op het parkeernormenbeleid van de gemeente bij nieuwe ontwikkelingen en transformaties.

Met deze Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels beschrijft de gemeente Zoetermeer het kader ten aanzien van het aantal te realiseren parkeerplaatsen voor fiets en auto bij nieuwbouw of transformatie. De nota is relevant voor iedereen (projectontwikkelaars, woningcorporaties, zelfbouwers, bedrijven, inwoners) die een omgevingsvergunning aanvraagt waar een parkeercomponent aan zit.

De gemeente Zoetermeer zet in deze Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels in op meer flexibiliteit in de omgang met parkeernormen door meer gebiedsgerichte en meer doelgroepgerichte normen. Zowel het normenkader (zie hoofdstuk 3) als het toepassingskader (zie hoofdstuk 4) geeft hier invulling aan. Met het benoemde toepassingskader kiest de gemeente Zoetermeer ook voor een duidelijke rolverdeling tussen de gemeente en de initiatiefnemer van een nieuwe ontwikkeling of transformatie.

Deze Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels Zoetermeer 2019 vervangt de Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels uit 2012.

1.2 Het parkeerbeleid als vertrekpunt

Deze Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels 2019 vormt een onderdeel van de Beleidsnota Parkeerbeleid 2019.

Het geactualiseerde parkeerbeleid zoals beschreven in Beleidsnota Parkeerbeleid 2019 vormt het vertrekpunt voor de nieuwe parkeernormen van de gemeente Zoetermeer. De volgende onderdelen van het geactualiseerde parkeerbeleid zijn hierbij van belang:

- Zoetermeer draagt middels haar parkeernormenbeleid bij aan de duurzame verstedelijkingsopgave. In de komende jaren worden in Zoetermeer duizenden woningen aan de woningvoorraad toegevoegd. Bij al deze woningen dient de parkeerbehoefte van auto en fiets gebiedsgericht gefaciliteerd te worden.
- Zoetermeer zet in op duurzame mobiliteit hetgeen enerzijds betekent dat nieuwe mobiliteitsconcepten (zoals deelauto's en deelfietsen) mogelijk worden gemaakt en anderzijds ook parkeervoorzieningen voor de fiets voldoende en ruimtelijk goed worden ingepast bij nieuwe gebouwen en transformaties van bestaande gebouwen
- Zoetermeer borgt het economisch vestigings- en winkelklimaat, wat er toe leidt dat nieuwe bedrijven over voldoende parkeermogelijkheden beschikken en bezoekers van de binnenstad en overige (wijk)winkelcentra in voldoende mate worden gefaciliteerd in het snel en eenvoudig vinden van een geschikte parkeerplaats.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is het juridisch kader opgenomen dat op deze Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels 2019 van toepassing is..

Hoofdstuk 3 bevat de gebiedsindeling waarbinnen de verschillende parkeernormen van toepassing zijn .

In hoofdstuk 4 wordt een korte toelichting gegeven op wat een parkeernorm is en hoe de autoparkeernormen en fietsparkeernormen voor Zoetermeer tot stand zijn gekomen.

In hoofdstuk 5 worden de uitvoeringsregels en het toepassingskader beschreven aan de hand waarvan de autoparkeernormen en fietsparkeernormen worden toegepast en worden vertaald naar het aantal parkeerplaatsen dat door een initiatiefnemer van een nieuwbouw- of transformatieproject dient te worden gerealiseerd

Tenslotte worden in hoofdstuk 6 nog een aantal specifieke situaties, welke zich kunnen voordoen beschreven.

.

2 Juridisch kader

2.1 Parapluplan stedenbouwkundige bepalingen bouwverordening

Per 1 juli 2018 is de relatie tussen bestemmingsplannen en de gemeentelijke bouwverordening komen te vervallen. Deze Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels 2019 is evenals zijn voorganger uit 2012 via een dynamische planregel in een paraplubestemmingsplan van toepassing voor alle bestemmingsplannen. In alle nieuwe bestemmingsplannen die na het paraplubestemmingsplan worden vastgesteld zal in principe een dynamische planregel worden opgenomen. Hiermee is geborgd dat in heel Zoetermeer met dezelfde actuele parkeernormensystematiek wordt gewerkt.

2.2 Overgangsregeling voor lopende aanvragen

Voor bestaande (bouw)ontwikkelingen is een overgangsregeling van toepassing. Deze houdt in dat onderhavige Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels niet van toepassing is op:

1. Een bouwinitiatief ten aanzien waarvan vóór de publicatiedatum van deze Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels 2019 een aanvraag om een omgevingsvergunning is ingediend (hierop blijft de Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels uit 2012 of de norm conform de versnellingsagenda woningbouw, van toepassing);
2. Een bouwinitiatief dat vóór de publicatiedatum van deze Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels 2019 door initiatiefnemer aan de gemeente bekend is gemaakt, mits het betreffende bouwinitiatief, met name naar aard, inhoud en haalbaarheid, redelijkerwijs kan leiden tot verlening van een omgevingsvergunning en mits ten aanzien van het gehele bouwinitiatief binnen een jaar na de publicatiedatum van deze Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels 2019 een aanvraag om een omgevingsvergunning is ingediend (hierop blijft de Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels uit 2012 of de norm conform de versnellingsagenda woningbouw, alleen van toepassing indien de aanvraag om een omgevingsvergunning binnen dat jaar is ingediend);
3. Een bouwinitiatief ten aanzien waarvan in een overeenkomst tussen initiatiefnemer en de gemeente is bepaald dat op de realisering de Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels uit 2012 of een andere in die overeenkomst bepaalde normering van toepassing is.
4. Een stedenbouwkundig plan of ontwikkelingsvisie die vóór de publicatiedatum van deze Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels 2019 bestuurlijk is vastgesteld en waarin is bepaald dat op de realisering daarvan de Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels uit 2012 van toepassing is.
5. Een samenwerkingsovereenkomst die vóór de publicatiedatum van deze Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels 2019 tussen initiatiefnemer en de gemeente gesloten is en waarin de Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels uit 2012 of een andere in die overeenkomst bepaalde normering, expliciet als uitgangspunt voor de toekomstige planontwikkeling is opgenomen.
6. Een bouwinitiatief ten aanzien waarvan de gemeente voor de publicatiedatum van onderhavige Nota met de initiatiefnemer(s) in een precontractuele fase reeds afspraken heeft gemaakt waarin is bepaald dat de realisering de Nota Beleidsnota Parkeren en Uitvoeringsregels 2012 of een andere normering van toepassing is.

2.3 Beleidsregels

De Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels 2019 heeft het karakter van een beleidsregel. De Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels 2019 stelt de kaders waaronder het college van Burgemeester en Wethouders medewerking verleent aan ruimtelijke ontwikkelingen die een nieuwe parkeerbehoefte genereren of een verandering in de parkeerbehoefte veroorzaken. Aanvragen voor een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen (artikel 2.1, eerste lid onder a, van de Wabo) worden via de dynamische planregels uit het paraplubestemmingsplan dwingend

aan de parkeernormen en uitvoeringsregels getoetst. Maar ook aanvragen omgevingsvergunning voor handelen in strijd met het bestemmingsplan worden beoordeeld aan de hand van de parkeernormen en uitvoeringsregels. Ieder initiatief dat aan de uitgangspunten voldoet kan, voor zover het parkeren betreft, rekenen op medewerking van het college van Burgemeester en Wethouders.

2.4 Bestuurlijke vaststelling

De beleidsuitgangspunten met parkeernormen en uitvoeringsregels van onderhavige Nota worden door de Raad vastgesteld.

Hardheidsclausule

Wanneer blijkt dat een initiatiefnemer gemotiveerd niet (voldoende) aan de gestelde parkeeropgave kan voldoen, kan het college van burgemeester en wethouders een besluit nemen om een zeer minimale afwijking van de parkeeropgave toe te staan.

3 Gebiedsindeling parkeernormen auto en fiets

3.1 De functie van een gebiedsindeling

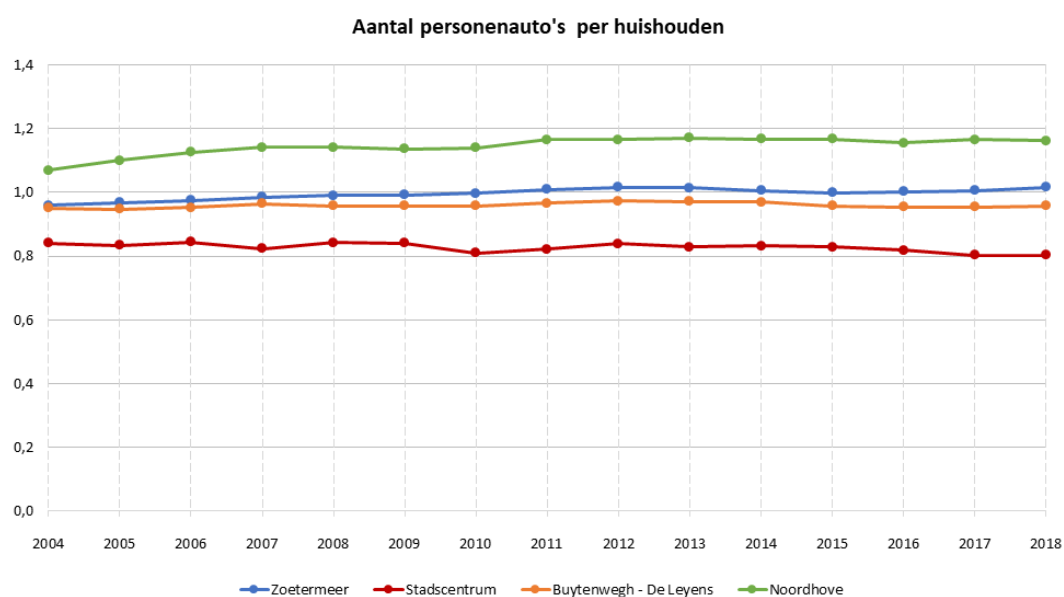
In de Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels 2012 was geen onderscheid gemaakt in gebieden en waren dezelfde parkeernormen voor de gehele stad Zoetermeer van toepassing. In onderhavige Nota wordt voor de auto- en fietsparkeernormen een gebiedsindeling gehanteerd. Het doel hiervan is dat gebiedsgerichter gewerkt kan worden aangezien parkeren in bijvoorbeeld de drukke binnenstad een ander afwegingskader kent dan in buitengebieden aan de rand van de stad, waar meer ruimte is. Tevens is per gebied sprake van een ander bereikbaarheidsprofiel en een ander voorzieningenniveau alsmede een ander aanbod aan alternatieve vervoerwijzen zoals het openbaar vervoer. Op basis van een specifieke gebiedsindeling kan per gebied gedifferentieerd worden in de hoogte van de parkeernormen en de wijze waarop deze worden toegepast.

3.1.1 Gebiedsgerichte differentiatie in parkeernormen

De hoogte van de parkeernormen wordt in onderhavige Nota gedifferentieerd naar gebieden. Hierbij is de gebiedstypologie bepalend. In de binnenstad gelden andere parkeernormen dan in perifere woonwijken. In algemene zin geldt dat bij de bepaling van de parkeernormen rekening wordt gehouden met de autoafhankelijkheid van toekomstige gebruikersgroepen. Deze autoafhankelijkheid wordt met name ingegeven door:

- De kwaliteit en kwantiteit van het (hoogwaardig) openbaar vervoer;
- De kwaliteit van fietsroutes en beschikbaarheid van fietsparkeervoorzieningen;
- De nabijheid van (dagelijkse) voorzieningen en zorgvoorzieningen.

De afgelopen jaren is het autobezit per huishouden in Zoetermeer vrijwel stabiel (1 auto per huishouden) en is er geen sprake van grote stijging of daling in het autobezit van de Zoetermeesters. Wel zien we in het autobezit per huishouden duidelijk een invloed van bovenstaande gebiedskenmerken terug per deelgebied (variatie van gemiddeld 0,8 tot 1,2 auto per huishouden per deelgebied). Onderstaande grafiek geeft de verschillen in autobezit per huishouden weer tussen centrumgebied (Stadshart), een woonwijk in de schil van het centrum (Buytenwegh-De Leyens) en een perifeer gelegen woonwijk (Noordhove).



Grafiek 1. Autobezit per huishouden voor verschillende gebieden in Zoetermeer

Uit de grafiek blijkt verder dat als we de periode 2004-2018 in beschouwing nemen dat in het Stadshart sprake is van een licht dalende trend in het autobezit per huishouden maar dat in buitenwijken zoals Noordhove juist sprake is van een licht stijgende trend in autobezit. Beide ontwikkelingen heffen elkaar op op stadsschaal zodat voor de gehele stad sprake is van een stabiel blijvend autobezit. De licht toenemende differentiatietrend tussen de verschillende gebieden, pleit des te meer voor een gebiedsgerichter parkeerbeleid dan tot nu toe gevoerd werd in de stad Zoetermeer.

3.1.2 Differentiatie in het toepassingskader

Het hanteren van een gebiedsindeling maakt het mogelijk om het toepassingskader zoals dat nader is omschreven in hoofdstuk 5 ook gebiedsgericht te maken zodat ook de toepassing van parkeernormen beter aansluit bij het gebiedsgerichte parkeerbeleid zoals beschreven in de Beleidsnota Parkeerbeleid 2019. Dit houdt bijvoorbeeld in dat auto- en fietsparkeernormen in het centrumgebied op een andere wijze worden toegepast dan de auto- en fietsparkeernormen in woonwijken in de schil of perifeer gelegen woonwijken aan de rand van de stad. Een voorbeeld daarvan is de terugvaloptie bij een normcorrectie als gevolg van het toepassen van deelmobiliteit (zie paragraaf 5.6)

3.2 Gebiedsindeling

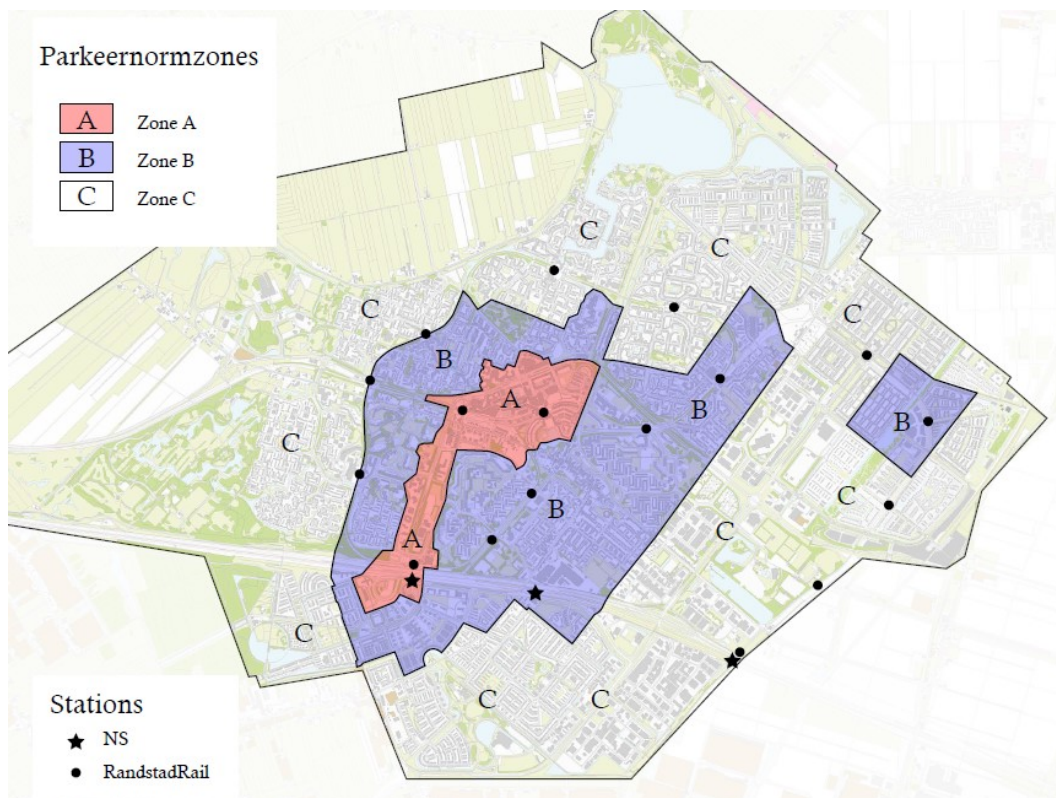
In Bijlage 1 wordt de gebiedsindeling weergegeven voor de te hanteren parkeernormen en het toepassingskader. In de gebiedsindeling voor de parkeernormen worden 3 gebieden onderscheiden. Deze gebieden worden hierna Zone A, Zone B en Zone C genoemd.

- **Zone A**, een centrumgebied met een lage autoafhankelijkheid welke zich kenmerkt door:
 - hoogwaardige OV-knooppunten in de directe nabijheid met RandstadRailhalte of treinstation op loopafstand en busdiensten die verbinding geven met minimaal 1 treinstation
 - de aanwezigheid van goede fietsinfrastructuur en centrale grootschalige fietsstallingen
 - een ruim aanbod aan (dagelijkse)voorzieningen en zorgvoorzieningen.
 - een gemiddeld autobezit van < 0,90 auto per huishouden in de afgelopen 5 jaar
- **Zone B**, een gebied in de schil van het centrumgebied, met een gemiddelde autoafhankelijkheid welke zich kenmerkt door:
 - een goede OV-bereikbaarheid met een RandstadRailhalte en/of busdiensten die verbinding geven met minimaal 1 hoogwaardig OV-knooppunt in het centrumgebied
 - de aanwezigheid van goede fietsinfrastructuur
 - een voldoende aanbod aan (dagelijkse) voorzieningen
 - een gemiddeld autobezit van 1,00 auto per huishouden in de afgelopen 5 jaar
- **Zone C**, een gebied met een hoge autoafhankelijkheid dat zich kenmerkt door:
 - relatief weinig openbaar vervoer aanbod in de directe nabijheid
 - de aanwezigheid van goede fietsinfrastructuur maar met grotere fietsafstanden naar centrumgebied
 - een relatief laag aanbod aan (dagelijkse) voorzieningen.
 - een gemiddeld autobezit van > 1,10 auto per huishouden in de afgelopen 5 jaar.

De parkeernormen voor auto en fiets zijn een afgeleide van de mate van afhankelijkheid van deze vervoermiddelen. Voor de auto zullen de parkeernormen in zone A lager zijn dan in zone C en in zone A zullen de normen voor de fiets (bij overige functies) juist hoger zijn dan in zone C. De fietsnormen voor woningen zijn in alle zones gelijk.

Deze gebiedsindeling is voor Zoetermeer nieuw, maar in de CROW-richtlijnen¹ bestaat er al lang een onderscheid tussen gebieden in centra, schil centrum en buitengebieden. Teneinde het parkeerbeleid gebiedsgericht te maken kiest ook Zoetermeer voor deze systematiek voor de te hanteren parkeernormen.

Op onderstaande afbeelding is de kaart met de 3 zones voor de te hanteren parkeernormen weergegeven (zie ook bijlage 1 voor een vergrote weergave).



Afbeelding 1. Gebiedsindeling (zones) auto- en fietsparkeernormen Zoetermeer

Op de afbeelding is te zien dat Zone A gevormd wordt door het Stadshart en het Entreegebied. Het Stadshart en het Entreegebied voldoen aan de criteria zoals genoemd; ze liggen centraal in de stad en zijn optimaal bereikbaar per OV vanwege de relatief korte afstand naar een RandstadRailhalte of treinstation, zijn optimaal per fiets bereikbaar en kennen een hoog voorzieningsniveau. Tevens is het huidige autobezit in dit gebied relatief laag en wordt een duurzaam mobiliteitsprofiel voor nieuwe bewoners en werknemers/forensen nagestreefd². Hier zijn lagere autoparkeernormen en de hogere fietsparkeernormen van toepassing.

Zone B wordt voornamelijk gevormd door de gebieden in de schil rond het centrumgebied en kennen een goede OV-bereikbaarheid met een RandstadRailhalte en/of busdiensten die verbinding geven met minimaal 1 hoogwaardig OV-knooppunt in het centrumgebied. Het huidige autobezit is in dit gebied gemiddeld voor Zoetermeer. Hierbij is rekening gehouden met een gebied dat is gebaseerd op acceptabele loop- en fietsafstanden rondom een RandstadRail-halte, met logische, natuurlijke grenzen.

¹ CROW publicatie 381 "Toekomstbestendig parkeren. Van parkeerkcijfers naar parkeernormen" (dec. 2018) en voorgangers daarvan uit 2012, 2008 en 2003.

² Zie ook Nota Parkeerbeleid (auto en fiets) Zoetermeer 2019, paragraaf 5.1 (Stadshart en Entreegebied)

Zone C wordt gevormd door gebieden op grotere afstand van het centrumgebied met een relatief lagere OV-bereikbaarheid, minder aanbod aan voorzieningen en een relatief hoog huidig autobezit..

De gebiedsindeling is geen statische kaart, maar zal op basis van ontwikkelingen (doortrekken of uitbreiden OV-netwerk, aanleggen fietspaden, toevoegen voorzieningen) of nieuwe inzichten, indien daar aanleiding toe is, aangepast kunnen worden.

4 De parkeernormen voor auto en fiets

4.1 Wat is een parkeernorm?

Een parkeernorm is een getal dat aangeeft hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn voor een bepaalde functie per eenheid of oppervlakte bij nieuwbouw- en transformatieontwikkelingen. De oppervlakten zijn weergegeven in bruto-vloeroppervlak (m² bvo).³

De gemeente Zoetermeer hanteert parkeernormen voor de auto én voor de fiets. De Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels Zoetermeer 2019 vormt het toetsingskader op het gebied van parkeren bij een aanvraag om een omgevingsvergunning. Het niet voldoen aan de parkeernorm en/of het bijbehorende toepassingskader, kan één van de weigeringsgronden voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning zijn. Dit geldt zowel voor het niet voldoen aan de autoparkeernormen als het niet voldoen aan de fietsparkeernormen.

4.2 Van parkeerkecijfers naar parkeernormen

Als basis van zowel haar autoparkeernormen als fietsparkeernormen kiest de gemeente Zoetermeer voor de recent in 2018 geactualiseerde parkeerkecijfers van het CROW. Deze kecijfers zijn door het CROW opnieuw uitgebracht en in december 2018 gepubliceerd in CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren. Van parkeerkecijfers naar parkeernormen'. Zoetermeer als gehele stad is in de classificering van het CROW aangemerkt als een "zeer sterk stedelijke" gemeente (meer dan 2.500 adressen per km²). Dit betekent dat in verhouding de laagste kecijfers van toepassing zijn.

De kecijfers van het CROW worden vervolgens gedifferentieerd naar gebiedstypen (centrum, schil, rest bebouwde kom en buitengebied). Zoetermeer hanteert als basis voor Zone A de kecijfers uit het gebiedstype 'centrum', voor Zone B de kecijfers van het gebiedstype 'schil' en voor Zone C de kecijfers van het gebiedstype 'rest bebouwde kom'.

Per gebiedstype worden de parkeerkecijfers van het CROW weergegeven met een bandbreedte (minimum-maximum). Om een keuze te maken binnen deze bandbreedtes laat de gemeente zich voor woonfuncties en het autobezit leiden door het bestaande, werkelijke autobezit van bewoners in de verschillende delen van de stad in de afgelopen 5 jaar (zie ook grafiek 1).

Voor niet-woonfuncties hanteert Zoetermeer voor de auto het uitgangspunt dat voor Zone A de onderkant van de bandbreedte, voor Zone B het gemiddelde van de bandbreedte en voor Zone C de bovenkant van de bandbreedte van de CROW-kecijfers wordt gehanteerd.

³ In de NEN-norm NEN2580 wordt aangegeven hoe deze oppervlaktematen worden bepaald.

Ook de fietsparkeerkencijfers bevatten, net als de autoparkeerkencijfers, bandbreedtes. Het minimum kencijfer is van toepassing op gemeenten met een laag fietsgebruik, het maximum kencijfer geldt voor gemeenten met een (zeer) hoog fietsgebruik. Op basis van de beleidsdoelen om het fietsgebruik verder te stimuleren en hoogwaardig te faciliteren (zie ook Actieplan Fiets 2014) hanteert Zoetermeer in alle gebieden de hoogste fietsparkeerkencijfers.

4.3 De norm is een minimumnorm

Voor de parkeernormen voor auto en fiets geldt dat deze als minimumnorm gelden. Dit betekent dat minder parkeerplaatsen realiseren dan de norm niet is toegestaan, maar meer parkeerplaatsen dan de norm is – onder de hierna genoemde voorwaarden – mogelijk.

In het geval een initiatiefnemer meer parkeercapaciteit wil realiseren dan het aantal parkeerplaatsen volgens de parkeernormen, zal de initiatiefnemer eerst moeten onderzoeken wat de consequenties zijn van bijvoorbeeld de mogelijke extra verkeersbewegingen die het gevolg zijn van de hogere parkeercapaciteit. Als die gevolgen voor de gemeente teveel negatieve effecten hebben, dan kan de initiatiefnemer gehouden worden aan de minimum parkeernorm.

4.4 De parkeernorm voor woningen

In Zoetermeer worden veel verschillende soorten woningen gebouwd. Om de verschillende woningtypen te categoriseren maken we onderscheid in niet-gestapelde en gestapelde woningen, die verder zijn onderverdeeld in oppervlakte (in m² bvo). De meeste woningen in Zoetermeer vallen onder deze categorieën (gestapeld of niet gestapeld en in omvang variërend van < 40 m² bvo tot > 180 m² bvo).

Doelgroepgerichte parkeernormen

Naast de parkeernormen voor in Zoetermeer algemeen voorkomende woningtypen (gestapeld of niet gestapeld en van een bepaalde grootte), wordt ook een aantal doelgroepgerichte parkeernormen benoemd. Deze parkeernormen zijn specifiek benoemd voor woningen of wooneenheden die bewoond worden door een specifieke woondoelgroep en houden rekening met hun autobezit. Een korte nadere toelichting van de woningen of wooneenheden die bewoond worden door een specifieke woondoelgroep volgt hierna.

Sociale/goedkope huur

Een woning waarvan de huurprijs gemaximaliseerd is lager dan of gelijk is aan de geldende huurliberalisatiegrens.

Studentenhuisvesting (gedeeld)

Een voor studenten bedoelde woning, geormerkt met een campuscontract (een huurovereenkomst voor studenten waarin een eis wordt gesteld dat de huurder ingeschreven moet staan bij een onderwijsinstelling).

Kamerverhuur

Een woonvorm waarbij sprake is van een woonruimte die via een gemeenschappelijke toegang bereikt kan worden zonder eigen voordeur en waarbij de bewoner afhankelijk is van één of meer gemeenschappelijke dagelijkse voorzieningen (keuken, douche en/of toilet) buiten die woonruimte.

Jongerenwoning

Een volwaardige woning die bewoond wordt door een persoon in de leeftijd van 18 tot maximaal 26 jaar. De initiatiefnemer dient bij de aanvraag omgevingsvergunning aantoonbaar en controleerbaar te maken dat deze leeftijdsgrens in de verhuur van de woning wordt toegepast.

Zorgwoning

Een woning waarin mensen die zorg nodig hebben zelfstandig kunnen wonen, maar die wel in de nabije omgeving is gelegen van een zorginstelling, vooral bedoeld voor ouderen en gehandicapten.

Verpleeg/verzorgingstehuis

Een wooneenheid waarbij de oudere bewoner niet meer geheel zelfstandig kan wonen en gehele of gedeeltelijke verzorging nodig heeft. Te denken valt dan aan de bewoners van een bejaardenhuis/verzorgingshuis/verpleeghuis. Hier zijn alleen parkeerplaatsen nodig voor het faciliteren van bezoekers en personeel.

De parkeernormen voor de woonfuncties zijn in onderstaande tabel 1. weergegeven. De parkeernormen in de tabel zijn inclusief het aandeel bezoekers. Volledigheidshalve is het aandeel bezoekers apart benoemd.

| Wonen | Type woning | Oppervlakte (bvo) | | Eenheid | AUTO | | | | | | FIETS | | | | | |
|----------------|--------------------------------|-------------------|--------|-----------------|--------------------|----------------|--------------------|----------------|--------------------|----------------|--------------------|----------------|--------------------|----------------|--------------------|----------------|
| | | van | tot | | Zone A | | Zone B | | Zone C | | Zone A | | Zone B | | Zone C | |
| | | | | | Parkeernorm totaal | aandeel bezoek | Parkeernorm totaal | aandeel bezoek | Parkeernorm totaal | aandeel bezoek | Parkeernorm totaal | aandeel bezoek | Parkeernorm totaal | aandeel bezoek | Parkeernorm totaal | aandeel bezoek |
| gestapeld | zeer groot | > 120 m2 | | per woning | 1,0 | 0,15 | 1,3 | 0,2 | 1,6 | 0,3 | 5,0 | 1,0 | 5,0 | 1,0 | 5,0 | 1,0 |
| gestapeld | groot | 90 m2 | 120 m2 | per woning | 0,9 | 0,15 | 1,1 | 0,2 | 1,4 | 0,3 | 4,0 | 1,0 | 4,0 | 1,0 | 4,0 | 1,0 |
| gestapeld | gemiddeld | 70 m2 | 90 m2 | per woning | 0,8 | 0,15 | 0,9 | 0,2 | 1,0 | 0,3 | 4,0 | 1,0 | 4,0 | 1,0 | 4,0 | 1,0 |
| gestapeld | klein | 40 m2 | 70 m2 | per woning | 0,7 | 0,15 | 0,8 | 0,2 | 0,9 | 0,3 | 3,0 | 1,0 | 3,0 | 1,0 | 3,0 | 1,0 |
| gestapeld | zeer klein | 0 m2 | 40 m2 | per woning | 0,4 | 0,15 | 0,5 | 0,2 | 0,6 | 0,3 | 2,0 | 1,0 | 2,0 | 1,0 | 2,0 | 1,0 |
| niet-gestapeld | zeer groot | > 180 m2 | | per woning | 1,3 | 0,15 | 1,5 | 0,2 | 1,8 | 0,3 | 5,0 | 1,0 | 5,0 | 1,0 | 5,0 | 1,0 |
| niet-gestapeld | groot | 110 m2 | 180 m2 | per woning | 1,1 | 0,15 | 1,4 | 0,2 | 1,7 | 0,3 | 4,0 | 1,0 | 4,0 | 1,0 | 4,0 | 1,0 |
| niet-gestapeld | gemiddeld | 90 m2 | 110 m2 | per woning | 1,0 | 0,15 | 1,3 | 0,2 | 1,5 | 0,3 | 4,0 | 1,0 | 4,0 | 1,0 | 4,0 | 1,0 |
| niet-gestapeld | klein | 50 m2 | 90m2 | per woning | 0,8 | 0,15 | 1,2 | 0,2 | 1,4 | 0,3 | 3,0 | 1,0 | 3,0 | 1,0 | 3,0 | 1,0 |
| niet-gestapeld | zeer klein | 0 m2 | 50 m2 | per woning | 0,4 | 0,15 | 0,5 | 0,2 | 0,6 | 0,3 | 2,0 | 1,0 | 2,0 | 1,0 | 2,0 | 1,0 |
| overig | sociale / goedkope huur | > 40 m2 | | per woning | 0,7 | 0,15 | 0,8 | 0,2 | 0,9 | 0,3 | 3,0 | 1,0 | 3,0 | 1,0 | 3,0 | 1,0 |
| overig | Studentenhuusvesting (gedeeld) | < 35 m2 | | per woning | 0,2 | 0,15 | 0,2 | 0,15 | 0,2 | 0,15 | 2,0 | 1,0 | 2,0 | 1,0 | 2,0 | 1,0 |
| overig | Kamerverhuur | < 35 m2 | | per kamer | 0,4 | 0,15 | 0,4 | 0,2 | 0,5 | 0,3 | 2,0 | 1,0 | 2,0 | 1,0 | 2,0 | 1,0 |
| overig | Jongerenwoningen | 40 m2 | 70 m2 | per woning | 0,5 | 0,15 | 0,7 | 0,2 | 0,9 | 0,3 | 2,0 | 1,0 | 2,0 | 1,0 | 2,0 | 1,0 |
| overig | Zorgwoning | | | per woning | 0,5 | 0,15 | 0,5 | 0,2 | 0,5 | 0,3 | 1,0 | 0,5 | 1,0 | 0,5 | 1,0 | 0,5 |
| overig | Verpleeg-, verzorgingstehuis | | | per wooneenheid | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 |

*) de huursom ligt op of onder de liberalisatiegrens

Tabel 1 Parkeernormen functie wonen

Gemeenschappelijke ruimte

Als er sprake is van een gemeenschappelijke ruimte ten behoeve van bewoners van één of meerdere woningen (zie ook NEN 2580) en die ruimte heeft niet als functie een dagelijkse voorziening (keuken, douche, toilet), dan wordt deze ruimte (in m2 bvo) evenredig toebedeeld aan alle woningen die hiervan gebruik kunnen maken

De bezoekersparkeernorm voor woningen

In de autoparkeernorm voor woningen zit een deel dat is bestemd voor de parkeerbehoefte van bezoekers van de bewoners. Dat kan bijvoorbeeld visite zijn, mantelzorgers, dienstverleners of serviceverleners. Het aandeel voor bezoekers varieert per gebiedstype. In Zone A is het 0,15 parkeerplaats per woning, in Zone B 0,2 parkeerplaatsen per woning en in Zone C 0,3 parkeerplaats per woning. Daarmee wordt geanticipeerd op de ligging van de woning ten opzichte van de mate van OV- en fietsbereikbaarheid.

Ook in de fietsparkeernorm voor woningen zit een deel dat is bestemd voor de parkeerbehoefte van bezoekers van de bewoners. Het aandeel voor bezoekers is bij alle woningtypen in alle zones gelijk: 1 fiets per woning. Het fietsbezit per huishouden is niet of nauwelijks afhankelijk van de woonlocatie, maar des te meer van de omvang van het huishouden.

Het parkeren voor bezoekers van woningen - van auto en/of fiets- dient altijd op openbaar toegankelijke parkeerplaatsen vormgegeven te worden. Dit betekent dat bezoekers altijd toegang moeten kunnen krijgen tot de voor hen bestemde parkeerplaatsen. Bij gebouwde of afgesloten parkeervoorzieningen kan door middel van toegangscode's of apps de vrije toegankelijkheid voor bezoekers eventueel gewaarborgd worden.

4.5 De parkeernorm voor overige functies

In de hierna volgende tabellen worden de parkeernormen voor overige functies weergegeven. Daarbij wordt onderscheidt gemaakt in de volgende functiecategorieën:

- Werkgelegenheid
- Winkels
- Ontspanning
- Horeca en verblijfsrecreatie
- Gezondheid
- Onderwijs
- Overig

De benoemde functies zijn overgenomen van het CROW (publicatie 381) en verschillen daarmee op onderdelen van de functies zoals die waren benoemd in de Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels uit 2012. Sommige functies zijn komen te vervallen, andere functies zijn weer toegevoegd. Voor functies waarvan in de CROW-publicatie geen melding wordt gemaakt maar waarvoor Zoetermeer wel een parkeernorm wenst te benoemen, wordt dat in de hiernavolgende paragrafen expliciet vermeld.

Het kan voorkomen dat voor een functie geen autoparkeernorm is opgenomen. Wanneer deze situatie zich voordoet, dient de parkeernorm gehanteerd te worden die geldt voor de meest vergelijkbare functie of anders de meest recente autoparkeerkencijfers van het CROW. De fietsparkeerkencijfers van het CROW zijn op dit moment minder gedetailleerd dan de parkeerkencijfers voor auto's. Om die reden kan het voorkomen dat voor een te realiseren functie nog geen fietsparkeernorm is opgenomen. Wanneer deze situatie zich voordoet, dient de fietsparkeernorm gehanteerd te worden die geldt voor de meest vergelijkbare functie.

De bezoekersparkeernorm voor de overige functies

In de auto- en fietsparkeernormen voor overige functies is eveneens een deel opgenomen dat is bestemd voor de parkeerbehoefte van bezoekers van de betreffende functie. Dit deel is weergegeven in de vorm van een percentage (bron: CROW, publicatie 381).

Ook voor het parkeren voor bezoekers van de overige functies geldt dat dit altijd op openbaar toegankelijke parkeerplaatsen vormgegeven dient te worden. Dit betekent dat bezoekers altijd toegang moeten kunnen krijgen tot de voor hen bestemde parkeerplaatsen. Bij gebouwde of afgesloten parkeervoorzieningen kan door middel van toegangscode's of apps de vrije toegankelijkheid voor bezoekers eventueel gewaarborgd worden.

Parkeernorm: niet van toepassing (n.v.t.)

Bij sommige functies staat de afkorting 'n.v.t.' vermeld. Dit houdt in dat de betreffende functie in de betreffende zone niet wordt voorzien. Zo is het bijvoorbeeld niet de gangbare praktijk dat een bouwmarkt zich vestigt in een binnenstad. Op het moment dat bij een te realiseren functie de parkeernorm 'n.v.t.' vermeld staat maar de functie toch wordt gerealiseerd, wordt de volgende standaard aanpak gehanteerd:

1. Kan voor de te realiseren functie, een parkeernorm worden gehanteerd die van toepassing is op een vergelijkbare functie?
2. Indien 1 niet mogelijk is, kan voor de te realiseren functie de parkeernorm worden gehanteerd die op de functie van toepassing is, in de meest vergelijkbare zone?

3. Indien 1 en 2 niet mogelijk zijn, is maatwerk vereist om een parkeernorm vast te kunnen stellen met nadere onderbouwing.

Parkeernormen werkgelegenheid

In onderstaand tabel 2 zijn de parkeernormen voor werkgelegenheidsfuncties weergegeven.

| Werkgelegenheid | Functie | Eenheid | AUTO | | | | | | FIETS | | | | | |
|-----------------|---|------------|-----------------------|-------------------|-----------------------|-------------------|-----------------------|-------------------|-----------------------|-------------------|-----------------------|-------------------|-----------------------|-------------------|
| | | | Zone A | | Zone B | | Zone C | | Zone A | | Zone B | | Zone C | |
| | | | Parkeernorm totaal | aandeel bezoek | Parkeernorm totaal | aandeel bezoek | Parkeernorm totaal | aandeel bezoek | Parkeernorm totaal | aandeel bezoek | Parkeernorm totaal | aandeel bezoek | Parkeernorm totaal | aandeel bezoek |
| | Kantoor | 100 m2 bvo | 0,9 | 5% | 1,35 | 5% | 1,9 | 5% | 2,9 | 5% | 2,0 | 5% | 1,5 | 5% |
| | Commerciële dienstverlening | 100 m2 bvo | 0,9 | 20% | 1,35 | 20% | 1,9 | 20% | 2,9 | 20% | 2,0 | 20% | 1,5 | 20% |
| | Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief | 100 m2 bvo | 1,0 | 5% | 1,55 | 5% | 2,1 | 5% | | | | | | |
| | Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief | 100 m2 bvo | 0,3 | 5% | 0,75 | 5% | 1,1 | 5% | | | | | | |
| | Bedrijfsverzamelgebouw | 100 m2 bvo | 0,6 | 10% | 1,15 | 10% | 1,6 | 10% | 2,9 | 10% | 2,0 | 10% | 1,5 | 10% |

Tabel 2 Parkeernormen functies werkgelegenheid

Er is in de hoofdfunctie Werkgelegenheid geen onderscheid gemaakt in kantoren met of zonder baliefunctie, zoals in de kencijfers van het CROW. Kantoren met baliefunctie kennen een hogere parkeervraag dan kantoren zonder baliefunctie. Bij de realisatie van kantoorpanden is op voorhand vaak niet vast te stellen welk type kantoren er zich zullen vestigen. Evenmin komt een functieverandering in de loop van de tijd geregeld voor. Er is daarom voor gekozen het onderscheid tussen met en zonder baliefunctie te laten vervallen en alleen een parkeernorm voor kantoren op te nemen, die is gebaseerd op het kencijfer voor kantoren met baliefunctie.

Parkeernormen winkels

In onderstaand tabel 3 zijn de parkeernormen voor winkelfuncties weergegeven.

| Winkels | Functie | Eenheid | AUTO | | | | | | FIETS | | | | | |
|---------|--|--------------|-----------------------|-------------------|-----------------------|-------------------|-----------------------|-------------------|-----------------------|-------------------|-----------------------|-------------------|-----------------------|-------------------|
| | | | Zone A | | Zone B | | Zone C | | Zone A | | Zone B | | Zone C | |
| | | | Parkeernorm totaal | aandeel bezoek | Parkeernorm totaal | aandeel bezoek | Parkeernorm totaal | aandeel bezoek | Parkeernorm totaal | aandeel bezoek | Parkeernorm totaal | aandeel bezoek | Parkeernorm totaal | aandeel bezoek |
| | Buurtsupermarkt | 100 m2 bvo | 0,4 | 89% | 2,0 | 89% | 3,6 | 89% | | | | | | |
| | Fullservice supermarkt | 100 m2 bvo | 1,5 | 93% | 3,5 | 93% | 5,4 | 93% | 4,3 | 89% | 3,0 | 89% | 2,2 | 0,9 |
| | Grote supermarkt (XL) | 100 m2 bvo | 4,1 | 84% | 5,8 | 84% | 7,6 | 84% | | | | | | |
| | Groothandelspecialist (levensmiddelen, kantoorart.) | 100 m2 bvo | n.v.t. | | 4,65 | 80% | 6,0 | 80% | - | | | | | |
| | Groothandel algemeen | 101 m2 bvo | n.v.t. | | 5,4 | 80% | 6,5 | 80% | - | | | | | |
| | Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum < 175.000 inv. | 100 m2 bvo | 3,0 | 96% | n.v.t. | | n.v.t. | | 4,0 | 0,8 | n.v.t. | | n.v.t. | |
| | Buurt- en dorpscentrum | 100 m2 bvo | n.v.t. | | 2,8 | 72% | 4,4 | 72% | | | | | | |
| | Wijkcentrum (klein) | 100 m2 bvo | n.v.t. | | 3,3 | 76% | 5,1 | 76% | | | | | | |
| | Wijkcentrum (gemiddeld) | 100 m2 bvo | n.v.t. | | 3,9 | 79% | 5,6 | 79% | 3,6 | 79% | 2,8 | 79% | 2,0 | 79% |
| | Wijkcentrum (groot) | 100 m2 bvo | n.v.t. | | 4,3 | 81% | 6,1 | 81% | | | | | | |
| | Stadsdeelcentrum | 100 m2 bvo | n.v.t. | | 4,7 | 85% | 6,7 | 85% | | | | | | |
| | Woonwarenhuis (zeer groot) | 100 m2 bvo | n.v.t. | | n.v.t. | | 4,9 | 95% | | | | | | |
| | Meubelboulevard/woonboulevard | 100 m2 bvo | n.v.t. | | 1,45 | 93% | 2,0 | 93% | | | | | | |
| | Winkelboulevard | 100 m2 bvo | n.v.t. | | 2,75 | 94% | 3,4 | 94% | | | | | | |
| | Outletcentrum | 100 m2 bvo | n.v.t. | | 7,6 | 94% | 9,3 | 94% | | | | | | |
| | Bouwmarkt | 100 m2 bvo | n.v.t. | | 1,45 | 87% | 2,2 | 87% | 0,4 | 87% | 0,3 | 87% | 0,2 | 87% |
| | Tuincentrum (inclusief buitenruimte) | 100 m2 bvo | n.v.t. | | 2,05 | 89% | 2,5 | 89% | 0,6 | 89% | 0,4 | 89% | 0,3 | 89% |
| | Showroom (auto's / boten) | 100 m2 bvo | 1,5 | 35% | 2,0 | 35% | 2,5 | 35% | | | | | | |
| | Groencentrum (inclusief buitenruimte) | 100 m2 bvo | n.v.t. | | 2,05 | 89% | 2,6 | 89% | 0,6 | 89% | 0,4 | 89% | 0,3 | 89% |
| | Weekmarkt | per m1 kraam | 0,2 | 85% | 0,35 | 85% | 0,5 | 85% | | | | | | |

Tabel 3 Parkeernormen functies winkels

Bij grootschalige detailhandel moet worden gedacht aan bovenregionale winkels die vaak gelegen zijn buiten het centrumgebied. Voorbeelden hiervan zijn Ikea en meubelboulevards die gelegen zijn op locaties nabij de snelweg. Bij een showroom moet gedacht worden aan een showroom

van auto's of boten e.d. De functies Showroom komt overigens niet voor in de CROW-kencijfers. De hiervoor benoemde parkeernormen zijn overgenomen uit de Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels 2012

De weekmarkt komt niet voor in de CROW-kencijfers. De hiervoor benoemde parkeernormen zijn overgenomen uit de Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels 2012. Daarbij wordt verondersteld dat het aandeel van de norm dat niet voor bezoekers is bestemd, kan worden opgelost achter de marktkraam. Als dat niet mogelijk is dient aanvullend 1,0 parkeerplaats per kraamhouder aan de normatieve parkeerbehoefte te worden toegevoegd.

Parkeernormen ontspanning

In onderstaand tabel 4 zijn de parkeernormen voor ontspanningsfuncties weergegeven. Hieronder vallen ook de sociaal/culturele en sportvoorzieningen.

| Ontspanning | Functie | Eenheid | AUTO | | | | | | FIETS | | | | | |
|-------------|--|---------------------|-----------------------|-------------------|-----------------------|-------------------|-----------------------|-------------------|-----------------------|-------------------|-----------------------|-------------------|-----------------------|-------------------|
| | | | Zone A | | Zone B | | Zone C | | Zone A | | Zone B | | Zone C | |
| | | | Parkeernorm totaal | aandeel bezoek | Parkeernorm totaal | aandeel bezoek | Parkeernorm totaal | aandeel bezoek | Parkeernorm totaal | aandeel bezoek | Parkeernorm totaal | aandeel bezoek | Parkeernorm totaal | aandeel bezoek |
| | Bibliotheek | 100 m2 bvo | 0,1 | 97% | 0,65 | 97% | 1,1 | 97% | 5 | 97% | 3,5 | 97% | 2,5 | 97% |
| | Museum | 100 m2 bvo | 0,3 | 95% | 0,6 | 95% | 1,0 | 95% | 1,4 | 95% | 1 | 95% | 0,7 | 95% |
| | Bioscoop | 100 m2 bvo | 1,6 | 94% | 6,5 | 94% | 10,1 | 94% | 12 | 94% | 8,4 | 94% | 6 | 94% |
| | Filmtheater/filmhuis | 100 m2 bvo | 1,0 | 97% | 4,0 | 97% | 7,0 | 97% | | | | | | |
| | Theater/schouwburg | 100 m2 bvo | 5,2 | 87% | 7,2 | 87% | 10,4 | 87% | 38 | 87% | 27 | 87% | 19 | 87% |
| | Musicaltheater | 100 m2 bvo | 2,1 | 86% | 3,0 | 86% | 4,0 | 86% | | | | | | |
| | Sociaal cultureel centrum, wijkgebouw, verenigingsgebouw | 100 m2 bvo | 2,0 | 60% | 3,0 | 60% | 4,0 | 60% | | | | | | |
| | Casino | 100 m2 bvo | 4,8 | 86% | 5,7 | 86% | 6,6 | 86% | | | | | | |
| | Bowlingcentrum | bowlingbaan | 0,7 | 89% | 1,7 | 89% | 2,7 | 89% | | | | | | |
| | Biljartcentrum/snookercentrum | tafel | 0,4 | 87% | 0,85 | 87% | 1,3 | 87% | | | | | | |
| | Dansstudio | 100 m2 bvo | 0,7 | 93% | 3,0 | 93% | 4,7 | 93% | | | | | | |
| | Fitnessstudio/sportschool | 100 m2 bvo | 0,6 | 87% | 2,6 | 87% | 4,2 | 87% | | | | | | |
| | Fitnesscentrum | 100 m2 bvo | 0,8 | 90% | 3,4 | 90% | 5,3 | 90% | 8 | 90% | 5,6 | 90% | 4 | 90% |
| | Wellnesscentrum | 100 m2 bvo | n.v.t. | | n.v.t. | | 9,3 | 99% | | | | | | |
| | Sauna/hammam | 100 m2 bvo | 1,6 | 99% | 3,8 | 99% | 6,0 | 99% | | | | | | |
| | Sporthal / gymlokaal | 100 m2 bvo | 1,2 | 96% | 2,05 | 96% | 2,9 | 96% | | | | | | |
| | Sportzaal | | 0,8 | 94% | 1,85 | 94% | 2,9 | 94% | 6,2 | 94% | 4,8 | 94% | 3,1 | 94% |
| | Tennisbaan/hal | baan | 0,2 | 87% | 0,4 | 87% | 0,5 | 87% | | | | | | |
| | Squashbaan/hal | baan | 1,4 | 84% | 2,3 | 84% | 2,7 | 84% | | | | | | |
| | Zwembad (overdekt)/ | 100 m2 bvo | n.v.t. | | 9,8 | 97% | 11,6 | 97% | 32 | 97% | 22 | 97% | 16 | 97% |
| | Zwembad (openlucht) | 100 m2 bvo | n.v.t. | | 9,0 | 99% | 12,5 | 99% | | | | | | |
| | Zwemparadijs | 100 m2 bvo | n.v.t. | | n.v.t. | | 5,0 | 99% | | | | | | |
| | Sportveld | Ha. netto terrein | 13,0 | 95% | 20,0 | 95% | 27,0 | 95% | | | | | | |
| | Stadion | zitplaats | 0,04 | 99% | 0,12 | 99% | 0,2 | 99% | | | | | | |
| | Kunstijsbaan (<400 meter) | 100 m2 bvo | 0,9 | 98% | 1,35 | 98% | 1,9 | 98% | | | | | | |
| | Kunstijsbaan (400 meter) | 100 m2 bvo | n.v.t. | | 2,05 | 98% | 2,6 | 98% | | | | | | |
| | Skihal | 100 m2 sneeuw | n.v.t. | | n.v.t. | | 2,6 | 98% | | | | | | |
| | Jachthaven | ligplaats | 0,5 | n.t.b. | 0,6 | n.t.b. | 0,7 | n.t.b. | | | | | | |
| | Golfoefencentrum | totaal | n.v.t. | | n.v.t. | | 48,1 | 93% | | | | | | |
| | Golfbaan (18 holes) | 18 holes, 60 ha | n.v.t. | | n.v.t. | | 100,1 | 98% | | | | | | |
| | Indoorspeeltuin/kinderspeelhal | | | | | | | | | | | | | |
| | - gemiddeld en kleiner | 100 m2 bvo | 0,4 | 97% | 3,7 | 97% | 6,9 | 97% | | | | | | |
| | - groot | 100 m2 bvo | 1,0 | 98% | 4,3 | 98% | 7,8 | 98% | | | | | | |
| | - zeer groot | 100 m2 bvo | 2,2 | 98% | 4,6 | 98% | 7,0 | 98% | | | | | | |
| | Speelautomatenhal | 100 m2 bvo | 3,0 | 90% | 4,0 | 90% | 5,0 | 90% | | | | | | |
| | Kinderboerderijk | per gem. boerderijk | 0,4 | 97% | 3,7 | 97% | 6,9 | 97% | | | | | | |
| | Manege | box | n.v.t. | | n.v.t. | | 0,5 | 90% | | | | | | |
| | Schietvereniging | 100 m2 bvo | 6,0 | 95% | 6,5 | 95% | 7,0 | 95% | | | | | | |
| | Dierenpark, Attractie- en pretpark | ha. netto terrein | 4,0 | 99% | 8,0 | 99% | 12,0 | 99% | | | | | | |
| | Volkstuin | 10 tuinen | n.v.t. | | 1,05 | 100% | 1,3 | 100% | | | | | | |
| | Plantentuin | tuin | n.v.t. | | 7,5 | 100% | 13,0 | 100% | | | | | | |

Tabel 4 Parkeernormen functies ontspanning

De functies sociaal cultureel centrum/wijkgebouw/verenigingsgebouw, speelautomatenhal en schietvereniging komen niet voor in de CROW-kencijfers. De hiervoor benoemde parkeernormen zijn overgenomen uit de Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels 2012.

Parkeernormen horeca en verblijfsrecreatie

In onderstaande tabel 5 zijn de parkeernormen voor horeca- en verblijfsrecreatiefuncties weergegeven.

| Horeca en (verblijfs)recreatie | Functie | Eenheid | AUTO | | | | | | FIETS | | | | | | | | |
|--------------------------------|--|-------------|--------------------|----------------|--------------------|----------------|--------------------|----------------|--------------------|----------------|--------------------|----------------|--------------------|----------------|--|--|--|
| | | | Zone A | | Zone B | | Zone C | | Zone A | | Zone B | | Zone C | | | | |
| | | | Parkeernorm totaal | aandeel bezoek | Parkeernorm totaal | aandeel bezoek | Parkeernorm totaal | aandeel bezoek | Parkeernorm totaal | aandeel bezoek | Parkeernorm totaal | aandeel bezoek | Parkeernorm totaal | aandeel bezoek | | | |
| | Camping (kampeerterrein) | standplaats | n.v.t. | | n.v.t. | | 1,3 | 90% | | | | | | | | | |
| | Bungalowpark (huisjescomplex) | bungalow | n.v.t. | | n.v.t. | | 1,7 | 91% | | | | | | | | | |
| | Budgethotel/hostal | 10 kamers | 0,3 | 77% | 0,8 | 77% | 2,4 | 77% | | | | | | | | | |
| | Hotel (2-3 sterren) | 10 kamers | 1,3 | 80% | 2,65 | 80% | 4,6 | 80% | 0,4 | 80% | 0,3 | 80% | 0,2 | 80% | | | |
| | Luxe hotel (4 - 5 sterren) | 10 kamers | 3,5 | 72% | 6,25 | 72% | 9,1 | 72% | | | | | | | | | |
| | Café/bar/cafetaria | 100 m2 bvo | 4,0 | 90% | 5,0 | 90% | 7,0 | 90% | 20 | 90% | 14 | 90% | 10 | 90% | | | |
| | Restaurant | 100 m2 bvo | 8,0 | 80% | 9,0 | 80% | 14,0 | 80% | 20 | 80% | 14 | 80% | 10 | 80% | | | |
| | Stationshoreca | 100 m2 bvo | 0,4 | 0% | 0,6 | 0% | 0,8 | 0% | | | | | | | | | |
| | Fastfood | 100 m2 bvo | 8,0 | 90% | 10,0 | 90% | 12,0 | 90% | | | | | | | | | |
| | Discotheek | 100 m2 bvo | 1,6 | 99% | 7,2 | 99% | 12,7 | 99% | 20 | 99% | 14 | 99% | 10 | 99% | | | |
| | Evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw | 100 m2 bvo | 3,0 | 99% | 5,5 | 99% | 10,0 | 99% | 20 | 99% | 14 | 99% | 10 | 99% | | | |

Tabel 5 Parkeernormen functies horeca en verblijfsrecreatie

De functies stationshoreca en fastfood komen niet voor in de CROW-kencijfers. De hiervoor benoemde parkeernormen zijn overgenomen uit de Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels 2012.

Parkeernormen gezondheidszorg

In onderstaande tabel 6 zijn de parkeernormen voor gezondheidszorgfuncties weergegeven.

| Gezondheidszorg | Functie | Eenheid | AUTO | | | | | | FIETS | | | | | | | | |
|-----------------|--------------------------------|---------------|--------------------|----------------|--------------------|----------------|--------------------|----------------|--------------------|----------------|--------------------|----------------|--------------------|----------------|--|--|--|
| | | | Zone A | | Zone B | | Zone C | | Zone A | | Zone B | | Zone C | | | | |
| | | | Parkeernorm totaal | aandeel bezoek | Parkeernorm totaal | aandeel bezoek | Parkeernorm totaal | aandeel bezoek | Parkeernorm totaal | aandeel bezoek | Parkeernorm totaal | aandeel bezoek | Parkeernorm totaal | aandeel bezoek | | | |
| | Huisartsenpraktijk/centrum | behandelkamer | 1,4 | 57% | 1,95 | 57% | 2,6 | 57% | | | | | | | | | |
| | Apotheek | apothek | 1,8 | 45% | 2,55 | 45% | 3,2 | 45% | | | | | | | | | |
| | Fysiotherapiepraktijk/centrum | behandelkamer | 0,7 | 57% | 1,15 | 57% | 1,6 | 57% | | | | | | | | | |
| | Consultatiebureau | behandelkamer | 0,8 | 50% | 1,25 | 50% | 1,7 | 50% | | | | | | | | | |
| | Consultatiebureau voor ouderen | behandelkamer | 1,1 | 38% | 1,5 | 38% | 2,0 | 38% | | | | | | | | | |
| | Tandartsenpraktijk/centrum | behandelkamer | 1,1 | 47% | 1,65 | 47% | 2,2 | 47% | | | | | | | | | |
| | Gezondheidscentrum | behandelkamer | 1,0 | 55% | 1,45 | 55% | 2,0 | 55% | 4,0 | 55% | 2,8 | 55% | 2,0 | 55% | | | |
| | Ziekenhuis | 100 m2 bvo | | | | | | | 1,4 | 29% | 1,0 | 29% | 0,7 | 29% | | | |

Tabel 6 Parkeernormen functie gezondheidszorg

Bij huisartsenpraktijk en gezondheidscentrum geldt de aanvullende voorwaarde dat voor elke 1 fte huisarts een gereserveerde parkeerplaats binnen de plangrenzen van de ontwikkeling wordt gerealiseerd.

Voor de functie Ziekenhuis wordt aansluiting gezocht bij de parkeerkencijfers van het college Bouw Ziekenhuizen (bron: CBZ) en niet bij de parkeerkencijfers van het CROW. De kencijfers van het CBZ zijn meer specifiek gericht op de productiecijfers van een ziekenhuis – voor zowel bezoekers en patiënten als voor personeel - en minder op een gemiddelde gebruik per 100 m2 bvo. Deze kencijfers zijn in onderstaande tabel 7 weergegeven en gelden voor alle Zones (A, B en C).

| | | |
|------------------------|-------------|----------------|
| klinische bedden | 0,5 pp per | 1 bed |
| bedden dagopnames | 0,5 pp per | 1 bed |
| poliklinische bezoeken | 1 pp per | 1.200 bezoeken |
| fte personeel | 0,25 pp per | 1 fte |

Tabel 7 Parkeernormen ziekenhuis (bron: CBZ)

Parkeernormen onderwijs

In onderstaande tabel 8 zijn de parkeernormen voor onderwijsfuncties weergegeven.

| Onderwijs | Functie | Eenheid | AUTO | | | | | | FIETS | | | | | |
|-----------|--|----------------|-----------------------|-------------------|-----------------------|-------------------|-----------------------|-------------------|-----------------------|-------------------|-----------------------|-------------------|-----------------------|-------------------|
| | | | Zone A | | Zone B | | Zone C | | Zone A | | Zone B | | Zone C | |
| | | | Parkeernorm totaal | aandeel bezoek | Parkeernorm totaal | aandeel bezoek | Parkeernorm totaal | aandeel bezoek | Parkeernorm totaal | aandeel bezoek | Parkeernorm totaal | aandeel bezoek | Parkeernorm totaal | aandeel bezoek |
| | Kinderdagverblijf (crèche) | 100 m2 bvo | 0,7 | 0% | 1,0 | 0% | 1,2 | 0% | | | | | | |
| | Basisschool | leslokaal | 0,5 | 0% | 0,75 | 0% | 1,0 | 0% | 3,0 | 0% | 3,0 | 0% | 3,0 | 0% |
| | Middelbare school | 100 leerlingen | 2,0 | 11% | 3,6 | 11% | 4,9 | 11% | 9,0 | 11% | 9,0 | 11% | 9,0 | 11% |
| | ROC | 100 leerlingen | 2,8 | 7% | 4,3 | 7% | 5,7 | 7% | 13,0 | 7% | 13,0 | 7% | 13,0 | 7% |
| | Hogeschool | 100 studenten | 5,5 | 72% | 8,1 | 72% | 10,6 | 72% | | | | | | |
| | Universiteit | 100 studenten | 8,6 | 48% | 12,2 | 48% | 15,3 | 48% | | | | | | |
| | Avondonderwijs of vrijetijds onderwijs | 10 studenten | 2,6 | 95% | 4,5 | 95% | 6,4 | 95% | | | | | | |
| | Kiss & Ride basisonderwijs | 100 leerlingen | 5,5 | 100% | 6,8 | 100% | 8,0 | 100% | | | | | | |

Tabel 8 Parkeernormen functie Onderwijs

In bovenstaande parkeernormen is voor basisscholen een bezoekersaandeel van 0% meegenomen. Voor het halen en brengen van kinderen is een afzonderlijke rekenregel toegevoegd. Hiervoor worden de rekenregels voor Kiss & Ride van het CROW gehanteerd.

In de richtlijnen van het CROW zijn rekenregels opgenomen ten behoeve van een inschatting van de parkeerbehoefte voor Kiss & Ride bij basisonderwijs. Deze rekenmethode, waarbij met behulp van diverse parameters⁴ de parkeervraag wordt bepaald, wordt doorgaans als lastig ervaren. Derhalve heeft Zoetermeer ervoor gekozen, afgeleid van de uitkomst van de rekenexercitie van het CROW, hiervoor een norm op te nemen ten behoeve van het aantal te realiseren Kiss & Ride parkeerplaatsen bij basisscholen.

De parkeernorm voor "halen en brengen" bij de functie Kinderdagverblijf (crèche) is opgenomen in de bij deze functie behorende parkeernorm.

Parkeernormen overig

In onderstaande tabel 9 zijn de parkeernormen van overige, niet onder één van bovenstaande functiecategorieën behorende functies weergegeven.

| Overig | Functie | gelijktijdige plechtigheid | AUTO | | | | | | FIETS | | | | | |
|--------|-------------------------|-------------------------------|-----------------------|-------------------|-----------------------|-------------------|-----------------------|-------------------|-----------------------|-------------------|-----------------------|-------------------|-----------------------|-------------------|
| | | | Zone A | | Zone B | | Zone C | | Zone A | | Zone B | | Zone C | |
| | | | Parkeernorm totaal | aandeel bezoek | Parkeernorm totaal | aandeel bezoek | Parkeernorm totaal | aandeel bezoek | Parkeernorm totaal | aandeel bezoek | Parkeernorm totaal | aandeel bezoek | Parkeernorm totaal | aandeel bezoek |
| | Crematorium | gelijktijdige plechtigheid | n.v.t. | 97% | n.v.t. | 97% | 35,1 | 97% | | | | | | |
| | Begraafplaats | gelijktijdige plechtigheid | n.v.t. | 99% | n.v.t. | 99% | 36,6 | 99% | | | | | | |
| | Penitentiaireinrichting | 10 cellen | 1,4 | 37% | 2,15 | 37% | 3,5 | 37% | | | | | | |
| | Religiegebouw | bid-/zitplaats | 0,1 | 99% | 0,2 | 99% | 0,3 | 99% | | | | | | |

Tabel 9 Parkeernormen Overige functies

⁴ De parameters betreffen aantal leerlingen, percentage leerlingen met de auto, reductiefactor gemiddelde parkeerduur, reductiefactor aantal leerlingen met de auto.

Zoals blijkt zijn van deze overige functies geen functie specifieke fietsparkeernormen benoemd. Hier geldt de eerder benoemde regel dat de fietsparkeernorm gehanteerd moet worden die geldt voor de meest vergelijkbare functie of een parkeernorm bepaald moet worden op basis van het mobiliteitsprofiel van de functie.

4.6 Parkeernormen voor bijzondere voertuigen

In grote- en middelgrote steden speelt het parkeren van bijzondere voertuigen een belangrijke rol. Met bijzondere voertuigen worden onder andere bedoeld:

- Motorfietsen;
- Bromfietsen en snorfietsen (scooters);
- Logistiek verkeer (laden en lossen);
- Auto voor mindervaliden.
- Scootmobielen

De gemeente Zoetermeer kiest er niet voor om voor de bovengenoemde bijzondere voertuigen parkeernormen op te nemen. Dit omdat het zeer lastig is om functie specifiek inschattingen te maken over het aantal benodigde parkeerplaatsen voor de bovengenoemde bijzondere voertuigen. De gemeente hanteert als uitgangspunt dat bij functies waar een parkeerbehoefte van bijzondere voertuigen aannemelijk is, de initiatiefnemer hier een bijpassend aantal parkeerplaatsen voor realiseert. Onderstaande uitwerking van het parkeren van bijzondere voertuigen dient derhalve te worden beschouwd als richtinggevend.

Motorfietsen

De gemeente hanteert het uitgangspunt dat de initiatiefnemer een bij de ontwikkeling passend aantal parkeerplaatsen zelf realiseert, binnen de contouren van de ontwikkeling⁵.

Bromfietsen en snorfietsen (scooters)

Ook bij bromfietsen en snorfietsen (scooters) hanteert de gemeente het uitgangspunt dat de initiatiefnemer een bij de ontwikkeling passend aantal parkeerplaatsen zelf realiseert, binnen de contouren van de ontwikkeling.

De gemeente spreekt haar voorkeur uit om brom- en snorfietsparkeerplaatsen te integreren met de fietsparkeervoorzieningen. De vormgeving van deze parkeerplaatsen is door vrije ruimte te reserveren die passend is voor het parkeren van een brom- of snorfiets. Als uitgangspunt kan worden gehanteerd dat 1 op de 6 huishoudens in Zoetermeer over een brom- of snorfiets beschikt. (bron: omnibus enquête Zoetermeer.

Laden en lossen

Met name detailhandel- en horecavoorzieningen worden gekenmerkt door een expliciete behoefte aan parkeerplaatsen bestemd voor het laden en lossen van goederen. Een initiatiefnemer is verplicht om het laden en lossen van goederen binnen de contouren van de ontwikkeling te laten plaatsvinden. In verschillende delen van de stad zijn in de openbare ruimte parkeerplaatsen bestemd voor laden en lossen aanwezig (verkeersbord E07). Indien het binnen de contouren van de eigen ontwikkeling oplossen van laden en lossen op overwegende bezwaren stuit, kan de gemeente toestemming geven om het laden en lossen te laten plaatsvinden in de openbare ruimte. Ook bij woningen is door de toename van het doen van aankopen van producten en goederen op bestelling (bijvoorbeeld via internet) en het laten thuisbezorgen daarvan, in toenemende mate

⁵ In de gemeentelijke bestemmingsplannen is de verplichting opgenomen dat bij het verlenen van omgevingsvergunningen dient te worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid op 'eigen terrein'. Met de 'contouren van de ontwikkeling' (of ontwikkelkavel) wordt hetzelfde gebied bedoeld als het 'eigen terrein' dat in de bestemmingsplannen is opgenomen. Het 'eigen terrein' kan dus ook (toekomstig) openbaar gebied zijn dat bij de ontwikkeling is betrokken

behoefte aan een 'laad- en los'-parkeerplaats voor leveranciers /bezorgers van deze producten en goederen. Een initiatiefnemer is verplicht om bij een realisatie van meer dan 50 woningen tenminste 1 laad-en-losplaats per 50 woningen in een woongebouw of woningcluster, voor het afleveren/bezorgen van goederen, binnen de contouren van de ontwikkeling te realiseren. Indien het binnen de contouren van de eigen ontwikkeling oplossen van laden en lossen op overwegende bezwaren stuit, kan de gemeente toestemming geven om het laden en lossen te laten plaatsvinden op bestaande laad- en losplaatsen in de openbare ruimte, indien hiertoe mogelijkheden bestaan.

Mindervaliden

Bij nieuwe ontwikkelingen sluit de gemeente Zoetermeer zich, ten aanzien van het aantal te realiseren parkeerplaatsen voor mindervaliden, aan bij de landelijk richtlijnen van het CROW. Dit houdt in dat bij toekomstig te ontwikkelen openbare voorzieningen en winkelcentra ten minste 1 algemene gehandicaptenparkeerplaats wordt ingericht, maar met als richtlijn een percentage van tenminste 2% van de totaal te realiseren parkeercapaciteit⁶.

Scootmobielen

Voor het parkeren van scootmobielen bij de woning geldt de vigerende regelgeving zoals benoemd in het Bouwbesluit. Het parkeren van een scootmobiel hoeft niet in een specifiek aangewezen ruimte plaats te vinden. Scootmobielen mogen worden geparkeerd in een verkeersruimte of andere ruimte plaatsvinden zolang geen hinder of risico ontstaat (o.a. voldoende ruimte voor vluchtweg).

4.7 Elektrisch laden

De gemeente Zoetermeer wil de overgang van fossiele brandstoffen naar meer milieuvriendelijke alternatieven, zoals elektrisch rijden ,stimuleren. Daarom wordt aan initiatiefnemers voorgeschreven dat 5 % van de te realiseren parkeerplaatsen – auto én fiets - voorzien zijn van een laadpunt en dat nog eens 5 % van de parkeerplaatsen voorbereid dient te zijn om een laadpunt aan te brengen. Voorbereid houdt in dat de ondergrondse/inpandige infrastructuur al aangelegd is (loze leidingen e.d.) en dat het elektrisch vermogen hierop voorbereid is, zodat, wanneer de behoefte zich voordoet, direct een laadpunt kan worden aangesloten. Voor andere innovatieve alternatieven zoals bijvoorbeeld waterstof of zonnecellaadpunten zal indien dit zich voordoet nagegaan worden hoe deze alternatieven het beste gefaciliteerd kunnen worden. Vooralsnog is hier in onderhavige Nota nog geen richtlijn voor opgenomen.

De eis voor elektrisch laden geldt alleen bij een normatieve parkeeropgave van meer dan 20 parkeerplaatsen. Bij bouwinitiatieven met een lagere eis dan 20 parkeerplaatsen, staat het de initiatiefnemers vrij om laadpunten aan te leggen.

De laadpunten bij parkeerplaatsen binnen de contouren van de ontwikkeling dienen door de initiatiefnemer zelf gerealiseerd te worden.

⁶ Conform Handboek voor Toegankelijkheid van het CROW

5 Toepassingskader parkeernormen

In dit hoofdstuk is weergegeven hoe de gemeente Zoetermeer komt tot een normatieve opgave en het daarop gebaseerde aantal door de initiatiefnemer te realiseren parkeerplaatsen (de parkeereis). De in hoofdstuk 3 benoemde gebiedsindeling en de in hoofdstuk 4 benoemde parkeernormen per functie per zone dienen eenduidig toegepast te worden. De te maken afspraken met de initiatiefnemer over het feitelijk uitvoeren van de vereiste parkeeropgave worden vastgelegd in de te verlenen omgevingsvergunning.

5.1 Rolverdeling tussen gemeente Zoetermeer en initiatiefnemer

De volledige looptijd van nieuwbouw- en transformatieontwikkelingen kan, van (pre-)verkenning tot realisatie, meerdere jaren bedragen. In dit kader is van belang dat in het toepassingskader duidelijk is wat de rolverdeling is tussen de gemeente Zoetermeer en de initiatiefnemer.

De initiatiefnemer

Met de initiatiefnemer van een nieuwbouw- of transformatieontwikkeling wordt de partij bedoeld die op het gebied van parkeren betrokken is bij de aanvraag van een omgevingsvergunning en hiervoor de verantwoordelijkheid draagt. De initiatiefnemer levert alle voor parkeren relevante gegevens van een ontwikkeling bij de gemeente aan (zoals het bouwprogramma, aantallen eenheden met bijbehorende oppervlakten in bvo, aanwezige gemeenschappelijke ruimten, de parkeerbalans, contracten over oplossing van de normatieve parkeeropgave) die benodigd zijn om de gemeente een parkeertoets uit te kunnen laten uitvoeren. Hierbij zal door de gemeente getoetst worden of ten behoeve van het parkeren van auto's, fietsen en overige voertuigen alsmede het laden en lossen, in voldoende mate is voorzien.

De gemeente Zoetermeer

De gemeente Zoetermeer treedt binnen beleidsregels op als adviserende en toetsende partij. Hiervoor houdt de gemeente de vigerende beleidsregels als leidraad aan. De belangrijkste aspecten die, op het gebied van parkeernormen in nieuwbouw- en transformatieontwikkelingen worden getoetst zijn:

- of de normatieve parkeeropgave op een duurzame en toekomstbestendige wijze wordt opgelost;
- of de normatieve parkeeropgave ook in de praktijk zal functioneren (hierbij wordt expliciet aandacht besteed aan de wijze waarop het bezoekersaandeel van de opgave wordt opgelost);
- of nieuwbouw- of transformatieontwikkelingen niet tot extra (ongewenste) parkeervraag en daarmee verhoogde parkeerdruk in de openbare ruimte leiden.

5.2 Verschil toepassingskader auto en fiets

In de basis is de wijze waarop de auto- en fietsparkeernormen worden toegepast hetzelfde. Zowel voor auto als fiets is het uitgangspunt dat de volledige normatieve parkeeropgave binnen de contouren van de ontwikkeling dient te worden opgelost. Indien het feitelijk onmogelijk of onwenselijk is om geheel of gedeeltelijk te voldoen aan de normatieve parkeeropgave, dan kan deze ook op andere wijzen worden opgelost. In het toepassingskader worden voor auto en fiets deze mogelijkheden beschreven.

5.3 De definitie van een parkeerplaats

Waar in deze Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels gesproken wordt over een parkeerplaats voor auto's betreft het een ruimte conform de 'NEN 2443:2013 Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garages', publicatie Nederland Normalisatie-instituut, d.d. maart 2013 en de CROW-publicatie ASVV 2012 voor parkeerplaatsen in de openbare ruimte (langs straten e.d.) .

Een fietsparkeerplaats betreft een voorziening in of op een fietsparkeervoorziening die aan de kwaliteitseisen voldoet van de Leidraad Fietsparkeren (CROW publicatie 291, hoofdstuk 6). In Bijlage 3 zijn de belangrijkste kwaliteitseisen opgenomen voor toegankelijkheid, inrichting en bruikbaarheid.

De inrichting van parkeervoorzieningen wordt door een verkeerskundige van de gemeente Zoetermeer beoordeeld op bruikbaarheid en veiligheid.

5.4 Parkeervraag en parkeeraanbod

In deze Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels wordt onderscheid gemaakt tussen de parkeervraag (hoeveel parkeerplaatsen zijn er nodig?) en het parkeeraanbod (hoe lossen we de parkeervraag op?).

De parkeervraag wordt veroorzaakt door verschillende gebruikersgroepen, welke in omvang van functie tot functie verschillen. De gebruikersgroepen bestaan uit vaste gebruikers (bewoners, werknemers) en bezoekers (bezoekers van bewoners, bezoekers van winkelfuncties en bedrijven etc.).

Het parkeeraanbod wordt vormgegeven door de realisatie van nieuwe of gebruik van bestaande parkeerplaatsen. Deze kunnen op verschillende locaties op, onder of rondom een ontwikkellocatie gelegen zijn. Deze parkeerplaatsen kunnen in eigendom van private organisaties of in eigendom van de gemeente Zoetermeer zijn.

Schematisch weergave toepassingskader

In onderstaand figuur is het toepassingskader opgenomen dat de gemeente Zoetermeer hanteert voor de bepaling van de parkeereis voor zowel auto als fiets. Het toepassingskader kent een bewust gekozen volgorde (stappen).

Vanaf paragraaf 5.5 wordt iedere stap van het toepassingskader nader beschreven.

Parkeervraag

1. Bepaling normatieve parkeerbehoefte

- Functie A * parkeernorm A etc. = + ... parkeerplaatsen

2. Toepassen normcorrectie voor deelmobiliteit

- Mits voldaan aan benoemde voorwaarden = +/- ... parkeerplaatsen

3. Vaststelling van de normatieve parkeeropgave behorende bij de ontwikkeling (nieuwbouw of transformatie), uitgedrukt in aantal parkeerplaatsen voor auto en fiets

| Parkeeraanbod | |
|--|---------------------------|
| 4. Parkeerplaatsen op de ontwikkellocatie (incl. dubbelgebruik) | |
| • Vastgelegd op POET-lijst | = -/- ... parkeerplaatsen |
| 5. Parkeerplaatsen privaat | = -/- ... parkeerplaatsen |
| 6. Ontheffingsmogelijkheden (bestuurlijke goedkeuring) | |
| • 6a. Parkeerplaatsen van de gemeente | |
| • 6b. Bijdrageregeling | |
| • Mits voldaan aan benoemde voorwaarden | = -/- ... parkeerplaatsen |
| 7. Vaststelling van het door de initiatiefnemer aantal te realiseren parkeerplaatsen voor auto en fiets, de locatie daarvan en de daarbij behorende voorwaarden / afspraken | |

Figuur 1 Schematische weergave van het toepassingskader parkeernormen auto en fiets

5.5 Stap 1 – Bepaling van de normatieve parkeerbehoefte

Zodra een ontwerp van een ontwikkeling zich daarvoor leent, wordt door de initiatiefnemer zelfstandig dan wel in een iteratief proces met de gemeente een inschatting gemaakt van de te verwachten parkeerbehoefte van de ontwikkeling op basis van de in onderhavige Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels opgenomen parkeernormen en uitvoeringsregels. De normatieve parkeerbehoefte wordt berekend door als eerste te bepalen in welke zone (zone A, B of C) de ontwikkellocatie is gelegen. Vervolgens door de betreffende functie (in omvang bepaald door oppervlakte in m² bvo of vermelde eenheden) te vermenigvuldigen met de parkeernorm (voor auto en fiets) die van toepassing is voor de betreffende functie in de betreffende zone.

5.6 Stap 2 – Toepassen normcorrectie voor deelmobiliteit

In onderhavige Nota is de mogelijkheid opgenomen om de parkeernorm te corrigeren (verlagen) als er deelmobiliteit (deelauto's en/of deelfietsen) wordt ingezet, die aantoonbaar leidt tot een verandering van de behoefte aan auto- en/of fietsparkeerplaatsen. De normcorrectie is gebaseerd op het uitgangspunt dat 1 deelauto 4 autoparkeerplaatsen voor bewoners vervangt (ruimtebesparing van 3 parkeerplaatsen voor bewoners per deelauto). Voor deelfietsen wordt uitgegaan van een vervanging van 5 fietsparkeerplaatsen van bewoners door 1 deelfiets (ruimtebesparing van 4 fietsparkeerplaatsen voor bewoners per deelfiets)..

In alle gevallen geldt dat deelmobiliteit van toepassing kan worden verklaard, als een onderbouwd plan de beoogde oplossing aantoont. Deze onderbouwing dient te bestaan uit:

- Een beschrijving van het beoogde deelmobiliteitsconcept en de wijze waarop dit concept aan de mobiliteitsbehoefte van de bewoners voldoet.
- Zo veel als mogelijk referenties met bijbehorende gegevens van de behaalde resultaten van soortgelijke oplossingen bij vergelijkbare ontwikkelingen in met Zoetermeer vergelijkbare gemeenten (incl. een opgave van contactpersonen die geraadpleegd kunnen worden)
- Een overeenkomst/contract met een aanbieder van deelmobiliteit voor minimaal de periode van 10 jaar met een businessplan en haalbaarheidsanalyse.

- Een definitie van een zogenaamde ‘terugvaloptie’. Er is immers sprake van een risico als de in de onderbouwing gehanteerde argumenten en benoemde uitkomsten zich in werkelijkheid niet gaan aandienen. Met als een mogelijk gevolg dat er een verhoogde parkeerdruk kan ontstaan in de openbare ruimte. Om die reden wordt aan de initiatiefnemer een risicobeheersmaatregel gevraagd (terugvaloptie) zodat initiatiefnemer alsnog aan de oorspronkelijke normatieve parkeerbehoefte kan voldoen.
De terugvaloptie bestaat uit een risicoanalyse en bijbehorende risicobeheersmaatregelen (incl. definitie van restrisico’s en wie daarvan de eigenaar is) waarmee wordt aangetoond welke inspanning de initiatiefnemer doet om het risico van het tekort aan parkeerplaatsen – zodra het zich aandient – beheersbaar te maken. Inclusief een wijze waarop de risico’s (en eventuele restrisico’s) contractueel/juridisch worden geborgd zodanig dat de gemeente altijd een verantwoordelijk rechtspersoon kan aanspreken op de effectivering van de benoemde risicobeheersmaatregel. In Zone A bedraagt de terugvaloptie 50% van de toegepaste normcorrectie. In Zone B en C bedraagt de terugvaloptie 100% van de toegepaste normcorrectie.

De gemeente zal deze onderbouwing zowel inhoudelijk/functioneel als ruimtelijk en juridisch toetsen.

De toe te passen deelmobiliteit is gelimiteerd

De mate waarin het toepassen van deelmobiliteit voor bewoners door de gemeente ontvankelijk wordt verklaard is gelimiteerd tot maximaal 25% van totale normatieve parkeervraag van bewoners. Gekozen is voor een gelimiteerd plafond ten aanzien van de inzet van deelmobiliteit aangezien deelmobiliteit nog in ontwikkeling is en niet kan worden afgedwongen onder bewoners.

Rekenvoorbeeld normcorrectie deelmobiliteit (auto)

Voor een woningbouwcomplex zijn normatief 80 parkeerplaatsen benodigd voor de bewoners van de woningen.

Indien de normcorrectie maximaal wordt toegepast, kan 25% van de normatieve parkeervraag (=25% van 80 = 20 parkeerplaatsen) worden ingezet voor deelmobiliteit. Dit betekent dat het maximum aantal van 5 deelauto’s ($20 : 4 = 5$) moet worden aangeboden. De totale normatieve parkeeroplossing bedraagt dan:

- 60 parkeerplaatsen voor reguliere auto’s van bewoners
- 5 parkeerplaatsen voor deelauto’s

Totaal **65 parkeerplaatsen** voor bewoners

Mochten toekomstige ontwikkelingen ten aanzien het gebruik van deelmobiliteit daartoe aanleiding geven dan kan besloten worden het gelimiteerd plafond voor deelmobiliteit aan te passen door een tussentijdse actualisatie van deze Nota Parkeernormen en uitvoeringsregels.

5.7 Stap 3 – De normatieve parkeeropgave

De normatieve parkeeropgave is de uitkomst die ontstaat door de omvang van de betreffende functie, zoals een woning, het vloeroppervlak (bijvoorbeeld bij kantoren, bedrijven) of andere eenheden zoals het aantal zitplaatsen (bij een theater) te vermenigvuldigen met de bij die functie behorende parkeernorm uit de zone (A, B of C) waarin de functie is gelegen.

Bij een gecombineerde ontwikkeling, wordt de berekening voor iedere functie uitgevoerd en worden de uitkomsten bij elkaar opgeteld.

Aan deze uitkomst wordt – indien van toepassing – de toegepaste, de normcorrectie als gevolg van de toegepaste deelmobiliteit in mindering gebracht. Deze normcorrectie kan alleen in mindering worden gebracht indien ook de terugvaloptie is benoemd en aan de gemeentelijke voorwaarden voor toepassing is voldaan.

5.8 Stap 4 – Oplossen binnen de contouren van de ontwikkeling

Het uitgangspunt in deze Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels 2019 is dat de normatieve parkeeropgave, zo mogelijk geoptimaliseerd op basis van zogenaamd dubbelgebruik (zie onderstaand kader), binnen de contouren van de ontwikkeling moet worden opgelost. Dit geldt zowel voor de auto als de fiets en zowel voor het aandeel vaste gebruikers van de parkeernorm (zoals bewoners en werknemers) als het bezoekersaandeel.

Het hoofddoel van Stap 4 is dat de aanvrager van een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen er alles aan doet om te voldoen aan de gemeentelijke parkeereis. Uitgangspunt daarbij is dat de parkeereis binnen de contouren van de ontwikkeling wordt gerealiseerd en dat parkeerplaatsen voldoende toegankelijk moeten zijn, ook voor bezoekers.

Bepalen netto parkeerbehoefte met dubbelgebruik

Wanneer binnen een ontwikkeling meerdere functies worden gebouwd, vallen de pieken in parkeerbehoefte van die functies niet altijd op hetzelfde moment. Bij woningen is de behoefte aan parkeercapaciteit voor het aandeel vaste gebruikers (de bewoners) bijvoorbeeld 's nachts maximaal terwijl het aandeel voor bezoekers van bewoners op zaterdagavond maximaal is. Bij een bedrijf of kantoor zal de maximale parkeerbehoefte vooral op doordeweekse dagen overdag optreden. Dit noemen we de maatgevende momenten voor de parkeerbehoefte van die functies. Door het combineren van die functies kan een deel van de parkeercapaciteit mogelijk dubbel gebruikt worden. In dergelijke gevallen zijn daarom minder parkeerplaatsen nodig dan de complete optelsom van de parkeerbehoefte.

In alle gevallen moet gekeken worden welke parkeerplaatsen in aanmerking komen voor dubbelgebruik. Parkeerplaatsen die daar niet voor in aanmerking komen zijn bijvoorbeeld plaatsen voor bewoners op eigen terrein⁷. Parkeerplaatsen voor bezoek komen vaak wel in aanmerking voor dubbelgebruik. Deelauto's daarentegen dienen weer een eigen, vaste, bij voorkeur goed zichtbare parkeerplek te hebben (voor vindbaarheid en stimulering gebruik).

In bijlage 2 staan de aanwezigheidspercentages per functie per moment (dagdeel) van de week. Hiermee wordt voor deze momenten de parkeerbehoefte per ontwikkeling berekend. Door middel van het opstellen van een parkeerbalans op basis van de aanwezigheidspercentages kan een overzicht worden verkregen van de parkeerbehoefte inclusief uitwisselbaarheid door dubbelgebruik.

Het moment in de week waarop de totale parkeerbehoefte het grootst is, wordt het maatgevende (drukste) moment genoemd. De netto parkeerbehoefte wordt bepaald door de parkeerbehoefte op dit maatgevende moment te vermeerderen met het aantal parkeerplaatsen dat niet in aanmerking komt voor dubbelgebruik.

Indien realisatie van de benodigde parkeerplaatsen op de ontwikkelkavel in eerste instantie niet mogelijk lijkt, wordt beoordeeld of een aanpassing van het bouwplan kan leiden tot het wel voldoen aan de gemeentelijke parkeereis. Bij het beoordelen van de vraag of aanpassing van het plan middels realisatie van meer parkeerplaatsen of minder bouwvolume mogelijk is, kan de inschatting van de financiële consequenties daarin een discussiepunt vormen. Om bij twijfelgevallen te kunnen beoordelen of er sprake is van "onevenredige hoge kosten" dient de aanvrager van een omgevingsvergunning aan te tonen dat het realiseren van (extra) parkeerplaatsen op de ontwikkelkavel of aanpassing van het bouwplan niet mogelijk is.

Eigen parkeerplaatsen bij grondgebonden woningen

De manier waarop het aanbod aan parkeerplaatsen bij de functie Wonen wordt bepaald, kan behoorlijk verschillend zijn. Dit is namelijk afhankelijk van de vraag of een garage, oprit of carport als volwaardige of als gedeeltelijke parkeerplaats meetelt. Voor de bepaling van de mate waarin parkeren op eigen terrein door middel van een oprit of een garage voor de functie wonen meetelt aan de aanbodzijde wordt onderstaande tabel 10 gehanteerd.

⁷ Een parkeerplaats op eigen terrein is een parkeerplaats die in erfpacht is uitgegeven, verhuurd is aan of in gebruik is gegeven aan de gebruiker of in eigendom is van die gebruiker.

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

Tabel 10 Berekeningsaantallen opritten en/of garage bij grondgebonden woningen

In een woonwijk met veel garages en (dubbele) opritten zijn in theorie mogelijk voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig. In de praktijk zal blijken dat een groot gedeelte van het theoretisch aanbod niet wordt gebruikt en dat auto's toch regelmatig op de openbare weg worden geparkeerd. Dit gedrag zal veel minder plaatsvinden in een gebied waarin het parkeren gereguleerd is. Daarom zal deze tabel alleen worden toegepast in gebieden waar geen sprake is van gereguleerd parkeren.

Voor de reguleringsvorm blauwe zone geldt dat er in sommige gevallen geen voorwaarden zijn gesteld aan het verkrijgen van een ontheffing, indien men al dan niet de beschikking heeft over eigen parkeergelegenheid. Voor die delen van de blauwe zone waar deze voorwaarden ontbreken, is deze tabel wel van toepassing.

Van alle woningen die zijn voorzien van één of meer parkeerplaatsen op eigen terrein, worden de betreffende woonadressen opgenomen op de POET-lijst (Parkeren Op Eigen Terrein-lijst).

POET-lijst

De gemeente Zoetermeer houdt een POET-lijst bij waarop de adressen zijn opgenomen die over parkeerplaatsen op eigen terrein beschikken. Adressen die opgenomen zijn in deze POET-lijst komen alleen in aanmerking voor een parkeervergunning of -ontheffing in de openbare ruimte als het aantal parkeerplaatsen waarover zij zelf op eigen terrein beschikken kleiner is dan het aantal parkeervergunningen of -ontheffingen waarop zij aanspraak kunnen maken..

Naast de eerdergenoemde grondgebonden woningen die beschikken over een oprit en/of garage, geldt dit voor alle adressen van functies waarvan de parkeeropgave is opgelost binnen de contouren van de ontwikkellocatie. Dus ook voor de adressen waar in de omgeving van het adres nog geen gereguleerd parkeren van toepassing is. Hiermee wordt geborgd dat, zodra ook in de omgeving van die adressen parkeerregulering wordt ingevoerd, zij gelimiteerd wel of niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning of -ontheffing.

5.9 Stap 5 – Gebruik private parkeerplaatsen

In Zoetermeer zijn verschillende private parkeervoorzieningen aanwezig. Zowel voor de auto als voor de fiets.

Een initiatiefnemer kan in die gevallen dat de normatieve parkeeropgave (incl. dubbelgebruik) aantoonbaar (deels of geheel) niet oplosbaar is binnen de contouren van de eigen ontwikkeling, ervoor kiezen om een gedeelte van de normatieve parkeeropgave in private parkeervoorzieningen op te lossen door parkeerplaatsen te huren of te kopen.

De gemeente hanteert hierbij verder de volgende voorwaarden:

- De parkeerplaatsen moeten binnen acceptabele loopafstand van de te realiseren functie(s) liggen (zie onderstaand kader loopafstanden);

- De parkeerplaatsen moeten, op ieder moment van de dag, toegankelijk zijn (rekening houdend met de openingstijden van private parkeervoorzieningen). Op het moment dat een parkeervoorziening niet toegankelijk is, vormt de betreffende voorziening geen geschikte parkeeroplossing.
- De parkeerplaatsen moeten langjarig beschikbaar zijn voor de te faciliteren parkeerbehoefte van de te realiseren functie(s). De initiatiefnemer dient een bewijsstuk aan te leveren in de vorm van een koop- of huurovereenkomst met daarop het overeengekomen gebruik van het aantal plaatsen en de daarbij behorende gebruikstijden, de termijn (een periode van tenminste 10 jaar).en de mate van kettingbeding⁸. Daarnaast dient aangetoond te worden dat het aantal parkeerplaatsen dat benodigd is ook daadwerkelijk beschikbaar is (rapportage bezetting parkeervoorziening middels data-analyse of parkeeronderzoek).

Alle met het voldoen aan de voorwaarden gemoede kosten worden betaald door de aanvrager van de omgevingsvergunning

Loopafstanden

Als maat voor de situering van de parkeerplaatsen ten opzichte van de functies dienen de loopafstanden zoals hieronder weergegeven te worden aangehouden. De acceptatie van die loopafstand hangt af van de parkeerduur en van het motief van het bezoek aan het bestemmingsadres. De acceptatie van loopafstanden vertoont marges en wordt mede bepaald door de aantrekkelijkheid van de looproute, de prijsstelling en de concurrentiekracht van alternatieven. Vanwege de verdichting van de stad Zoetermeer en de hierdoor steeds schaarser wordende ruimte zal in de centra en in intensief bebouwde gebieden een grotere loopafstand geaccepteerd moeten worden..

De gemeente Zoetermeer streeft er naar deze loopafstanden bij nieuwe ontwikkelingen toe te passen. Echter, er kunnen zich altijd omstandigheden voordoen dat afwijken van de loopafstanden legitiem is. De onderstaande loopafstanden gelden dan ook niet voor bestaande situaties maar alleen voor nieuwe ontwikkelingen

| | |
|---|-------------------|
| • Wonen (Zone A) | van 0 - 300 meter |
| • Wonen (Zone B en Zone C) | van 0 - 200 meter |
| • Werken (Zone A) | van 0 - 600 meter |
| • Werken (Zone B en Zone C) | van 0 - 350 meter |
| • Bezoekers (Zone A) | van 0 - 600 meter |
| • Bezoekers (Zone B en Zone C) | van 0 - 350 meter |
| • Vrije Tijd/Ontspanning (Zone A) | van 0 - 600 meter |
| • Vrije Tijd/Ontspanning (Zone B en Zone C) | van 0 - 350 meter |

5.10 Stap 6 – Aanvraag ontheffing

Als de realisatie van de benodigde parkeerplaatsen binnen de contouren van de eigen ontwikkeling niet mogelijk is en de parkeerbehoefte middels een privaatrechtelijke overeenkomst niet elders kan worden gecompenseerd, kan het college van B&W besluiten ontheffing te verlenen van de gemeentelijke parkeereis. De ontheffing kan worden verleend wanneer het college van B&W de realisatie van het initiatief belangrijker acht dan de (al dan niet tijdelijke) nadelige gevolgen op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid.

Om voor ontheffing in aanmerking te komen dient de initiatiefnemer een schriftelijk verzoek in bij het college van B&W. Dit schriftelijk verzoek moet aannemelijk maken dat redelijkerwijs niet op een andere wijze aan (het resterende deel van) de normatieve parkeeropgave kan worden voldaan, tenzij:

⁸ Het kettingbeding is een contractvorm waarmee gemaakte afspraken worden doorgelegd aan opvolgende contractpartijen. Opvolgende contractpartijen zijn door een kettingbeding gebonden aan het contract dat bijvoorbeeld tussen een initiatiefnemer en een eigenaar van een private parkeervoorziening wordt gesloten over gebruik van de betreffende parkeervoorziening. In onderhavige Nota wordt als uitgangspunt gehanteerd dat contracten tussen een initiatiefnemer en een private/commerciële organisatie worden voorzien van een kettingbeding.

- gebruik wordt gemaakt van gemeentelijke parkeerplaatsen⁹ (zie stap 6a)
- gebruik wordt gemaakt van een bijdrageregeling (zie stap 6b)

De initiatiefnemer dient voorafgaand aan de aanvraag van een omgevingsvergunning voor eigen rekening te onderzoeken of ontheffingsverlening mogelijk is. Hetzij door gebruik van restcapaciteit op gemeentelijke parkeerplaatsen hetzij door de gemeente parkeercapaciteit te laten realiseren (bijdrageregeling).

Stap 6a – Gebruik gemeentelijke parkeerplaatsen

Als alle bovengenoemde oplossingen (zie stap 4 en stap 5) echt niet mogelijk blijken, dan kan in overleg met de gemeente onderzocht worden of de resterende parkeervraag in of op gemeentelijke parkeerplaatsen kan worden opgelost. De gemeente Zoetermeer beschikt zelf over vele duizenden auto- en fietsparkeerplaatsen gelegen in de openbare ruimte of in gemeentelijke parkeervoorzieningen. In sommige gevallen wordt een gedeelte van deze parkeerplaatsen (op bepaalde tijden) minder intensief gebruikt of staat zelfs leeg.

De gemeente hanteert hierbij de volgende voorwaarden:

- De parkeerplaatsen moeten binnen acceptabele loopafstand van de te realiseren functie(s) liggen (zie kader bij paragraaf 5.9);
- De parkeerplaatsen moeten op die momenten dat ze benodigd zijn ook daadwerkelijk beschikbaar (en toegankelijk) zijn. Bij het beoordelen hiervan dient door en voor rekening van de initiatiefnemer een parkeeronderzoek te worden uitgevoerd (ten minste een 0-meting en een herhaalonderzoek/monitorings-onderzoek tijdens de maatgevende dagen en dagdelen van de week). De gemeente zal vervolgens aangeven of de door de initiatiefnemer benoemde parkeerplaatsen geschikt en beschikbaar zijn om (een deel van) de normatieve parkeeropgave te faciliteren.
Eén van de toetsingscriteria daarbij is dat de bezetting van de betreffende parkeerplaatsen, inclusief het beoogde gebruik van de door de initiatiefnemer te realiseren functies, niet hoger mag uitkomen dan 95% voor auto's en 90% voor fietsen voor parkeerplaatsen in Zone A en 85% voor auto's en 90% voor fietsen voor parkeerplaatsen in Zone B en C. Deze percentages houden rekening met de gewenste leegstand van parkeerplaatsen zodat onnodig zoekgedrag wordt voorkomen. Anders gezegd: zonder rekening te houden met deze zogenaamde 'frictieleegstand' neemt de zoektijd naar een parkeerplaats sterk toe, de bereikbaarheid van een locatie af en wordt verkeersoverlast voor de omgeving veroorzaakt, hetgeen ongewenst is.
- De gemeente heeft altijd het recht om het toekennen van eventuele bestaande vrije capaciteit op parkeerplaatsen van de gemeente als oplossing voor de parkeeropgave van de initiatiefnemer te weigeren, bijvoorbeeld in relatie tot andere voorziene ontwikkelingen (overige projectontwikkelingen, infrastructurele maatregelen, toename van autobezit en -gebruik van reeds bestaande functies en dergelijke).

Belangrijk uitgangspunt daarbij blijft dat daarmee de parkeerdruk in de omgeving acceptabel blijft, waarbij parkeerregulering door de gemeente als middel daarvoor kan worden ingezet.

Als de resterende parkeervraag in de omgeving wordt opgelost, dan worden alle daarmee gemoeide kosten in principe betaald door de aanvrager van de omgevingsvergunning. Daartoe zullen aanvullende afspraken tussen partijen worden gemaakt (zie ook Stap 6b).

Stap 6b – bijdrageregeling

Alleen in het geval ook de oplossing zoals beschreven in Stap 6a niet mogelijk is, kan (het resterende deel) van de normatieve parkeeropgave opgelost worden middels een bijdrageregeling met de gemeente, waarbij de gemeente onder voorwaarden en voor rekening van initiatiefnemer

⁹ Parkeerplaatsen die in eigendom zijn van of geëxploiteerd worden door de gemeente Zoetermeer, zoals parkeerplaatsen in de openbare ruimte (op of langs de straat) en parkeerplaatsen in of op gemeentelijke parkeergarages en -terreinen.

(het resterende deel van) de normatieve parkeeropgave oplost (bijvoorbeeld door aanleg van nieuwe parkeervoorzieningen in het openbaar gebied). In dat geval neemt de gemeente de verplichting over van de initiatiefnemer tegen een daartoe door de initiatiefnemer aan de gemeente te betalen marktconforme vergoeding.

De gemeente hanteert hierbij de volgende voorwaarden:

- 'Bijdragen' mag nooit een doel zijn. De mogelijkheden hiervoor moeten voor elke situatie afzonderlijk nader worden onderzocht. Dit betekent dat, voordat een bijdrageregeling voor een bepaalde ontwikkeling van toepassing kan worden verklaard, onder meer gekeken moet worden of de gemeente inderdaad de mogelijkheid heeft om parkeerplaatsen te realiseren (ruimtelijk, juridisch en gelijktijdig gereed met de oplevering van de ontwikkeling), tegen welke kosten (financieel) en of zij het daartoe behorende realisatieproces kan beheersen (organisatorisch).
- Als een bijdrageregeling mogelijk is én wenselijk wordt geacht, zullen afspraken ten minste in de omgevingsvergunning worden vastgelegd, zo nodig aangevuld met een anterieure overeenkomst. Indien een bijdrageregeling om één of meerdere redenen niet mogelijk is, wordt afgezien van het instellen van een dergelijke regeling.
- Een bijdrageregeling is alleen mogelijk voor nog niet bestaande, nog door de gemeente te realiseren parkeerplaatsen of reeds gerealiseerde parkeerplaatsen van de gemeente welke bij oprichting zijn gemotiveerd als parkeerplaatsen voor toekomstige ontwikkelingen.

Door een bijdrage te doen in het door de gemeente te realiseren deel van de normatieve parkeeropgave is er nog geen sprake van een 'om niet' verkregen parkeerrecht op die parkeerplaatsen. De gemeente draagt uitsluitend zorg (zelfstandig dan wel door derden) voor de realisatie en instandhouding van de betreffende parkeerplaatsen. In het geval op deze parkeerplaats(en) een parkeerregime van toepassing is of op enig moment van toepassing wordt (vergunningparkeren, betaald parkeren, blauwe zone), dan zal de gebruiker van die parkeerplaatsen onder de door de exploitant van de betreffende parkeerplaatsen benoemde gebruiksvoorwaarden (tariefstelling, gebruikstijden e.d.) gebruik kunnen maken van deze parkeerplaats(en).

Als richtlijn voor de marktconforme bijdrage wordt de gemiddelde reële stichtingskosten van de te realiseren parkeervoorziening gehanteerd. Zo wordt gewaarborgd dat de gemeente ook daadwerkelijk de aan te leggen parkeerplaatsen kan bekostigen als daar behoefte aan bestaat, zonder dat zij zelf extra middelen beschikbaar hoeft te stellen. Hoewel dat mogelijk niet in alle gevallen lukt, is het uitgangspunt dat de aanleg van extra parkeerplaatsen kostenneutraal kan plaatsvinden. De hoogte van de bijdrage is dus gekoppeld aan de manier waarop de parkeerplaatsen worden gerealiseerd. De aldus verkregen middelen zijn gekoppeld aan een expliciete verplichting. Het is niet mogelijk om deze gelden later anders te bestemmen dan voor het tijdig beschikbaar stellen van de afgesproken parkeercapaciteit in de afgesproken verschijningsvorm op de afgesproken locatie.

5.11 Stap 7 – Borging afspraken

Wanneer de normatieve parkeeropgave voor een ontwikkeling (zie stap 1 t/m 3) kan worden opgelost (zie stappen 4 t/m 6) dan voldoet de aanvraag omgevingsvergunning aan het onderdeel 'parkeren'.

De resultaten en de daartoe gemaakte afspraken (bijv. de toegepaste deelmobiliteit en de bijbehorende terugvaloptie) 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 afgesproken en om eventueel benoemde terugvalopties te kunnen effectueren.

6 Specifieke situaties

De werkelijkheid van het parkeren blijkt soms weerbarstiger dan de theorie. En uiteindelijk gaat het er om dat ontwikkelingen mogelijk zijn zonder dat de leefbaarheid en bereikbaarheid van de ontwikkellocatie en de omgeving daarvan er onder lijden. Niemand heeft iets aan projecten met in de toekomst ongebruikte parkeerplaatsen of aan projecten die leiden tot een tekort aan parkeergelegenheid, waardoor overlast ontstaat in de directe (woon)omgeving en in het openbaar gebied.

Dit hoofdstuk beschrijft specifieke situaties en maatwerk mogelijkheden die er zijn voor partijen die onder bijzondere omstandigheden of bijzondere doeleinden iets willen realiseren. Maatwerk is mogelijk wanneer de kaders bij zowel initiatiefnemer als gemeente goed bekend zijn en wanneer er een open discussie, argumentatie en bewijsvoering mogelijk is.

6.1 Berekenwijze bij wijziging van gebruik en sloop

Bij het bepalen van de parkeerbehoefte bij wijziging of sloop van een bestaande functie wordt rekening gehouden met de parkeerbehoefte en parkeeroplossing van de oorspronkelijke situatie (voorafgaand aan de wijziging of sloop).

Het uitgangspunt is dat de parkeerbehoefte van het laatste legale gebruik van de oorspronkelijke situatie (< 2 jaar; voor zover die parkeerbehoefte werd gefaciliteerd in het openbare parkeerareaal) - negatief wordt opgenomen bij de te berekenen parkeerbehoefte van de nieuwe situatie (ten behoeve van mogelijke saldering).

Daarbij dient rekening te worden gehouden met de aanwezigheidspercentages die voor de oorspronkelijke functie gelden. De berekening van de 'oude' versus de 'nieuwe' situatie is dus per dagdeel uitgewerkt

Als een gebouw of terrein gedurende een langere periode (> 2 jaar) ongebruikt of 'tijdelijk' gebruikt is gebleven, wordt de parkeerbehoefte van de bestaande situatie geacht nihil te zijn. Tijdelijk gebruik ter overbrugging van een permanent gebruik wordt (als het niet langer dan 2 jaar heeft geduurd) buiten beschouwing gelaten bij de beoordeling van het laatste legale gebruik. Het is ter beoordeling van de gemeente of er sprake is van tijdelijk gebruik.

Het maatgevend moment is bepalend

Hoewel de normatieve parkeerbehoefte van een oude functie groter kan zijn dan die van een nieuwe functie, kan de nieuwe functie op bepaalde momenten in de week een hogere parkeerbehoefte genereren dan de oude functie. In die gevallen kan dus niet worden verondersteld dat de nieuwe functie zonder aanleg van extra parkeerplaatsen kan worden gerealiseerd.

Het is dan geheel afhankelijk van de aard (privaat of openbaar), de omvang (het aantal aanwezige plaatsen) en de beschikbaarheid van aanwezige parkeerplaatsen op verschillende momenten, of de transformatie zonder gevolgen voor de bestaande parkeersituatie kan plaatsvinden.

In onderstaand rekenvoorbeeld wordt dit nader toegelicht. Het rekenvoorbeeld betreft een bedrijfspand van 2.000 m² bvo dat getransformeerd wordt tot 25 middelgrote woningen. De normatieve parkeerbehoefte van de oude functie is 47 parkeerplaatsen, die van de 25 woningen is 38 parkeerplaatsen. Hoewel de normatieve parkeerbehoefte van de oude functie groter is dan die van de nieuwe, dient de initiatiefnemer van deze transformatie zorg te dragen voor 32 parkeerplaatsen.

De parkeerbehoefte van de oude functie diende zich met name op doordeweekse dagen overdag aan. Die van de nieuwe functie dient zich met name aan tijdens de avonden en 's nachts. Het maximale verschil tussen de parkeerbehoefte per dagdeel van de oude functie en die van de nieuwe functie dient zich aan op zaterdagavond, zijnde 32 plaatsen.

| parkeerbilans nieuw voor oud (woningen in voormalig bedrijfspand) | | | | | | | | | | | | |
|---|-------|------|------------------------|-----------------|----------------|---------------|------------|---------------|-----------------|----------------|---------------|-----------|
| Gelijktijdigheid | | | | werkdag-ochtend | werkdag-middag | werkdag-avond | koop-avond | werkdag-nacht | zaterdag-middag | zaterdag-avond | zondag-middag | |
| wonen | | | bewoners | 50% | 50% | 90% | 80% | 100% | 60% | 80% | 70% | |
| wonen | | | bezoekers | 10% | 20% | 80% | 70% | 0% | 60% | 100% | 70% | |
| bedrijfsruimte | | | vast gebruik en bezoek | 100% | 100% | 15% | 15% | 0% | 15% | 0% | 0% | |
| Parkeerbehoefte programma nieuw | | | | nom | aanwezigheid | | | | | | | |
| woningen, midden | 25 | 1,2 | bewoners | 30 | 15 | 15 | 27 | 24 | 30 | 18 | 24 | 21 |
| woningen, midden | 25 | 0,3 | bezoekers | 8 | 1 | 2 | 6 | 5 | 0 | 5 | 8 | 5 |
| PARKEERBEHOEFTE NIEUW PROGRAMMA | | | | 38 | 16 | 17 | 33 | 29 | 30 | 23 | 32 | 26 |
| Parkeerbehoefte programma oud | | | | nom | aanwezigheid | | | | | | | |
| bedrijfsruimte | 2.000 | 2,35 | vast/bezoek | 47 | 47 | 47 | 7 | 7 | 0 | 7 | 0 | 0 |
| PARKEERBEHOEFTE OUD PROGRAMMA | | | | 47 | 47 | 47 | 7 | 7 | 0 | 7 | 0 | 0 |
| SALDO NIEUW VOOR OUD | | | | -10 | -31 | -31 | 26 | 22 | 30 | 15 | 32 | 26 |

6.2 Specifieke (tijdelijke) activiteiten

Bij ruimtelijke activiteiten waarvoor geen omgevingsvergunning is vereist, maar waarbij wel de parkeervraag tijdelijk verandert (bijvoorbeeld bij een evenement) geldt dat de initiatiefnemer de parkeerbehoefte adequaat opvangt en in een mobiliteitsplan/verkeersplan vastlegt. In dit plan dient speciale aandacht te worden besteed aan het parkeren van auto's en fietsen. Bij evenementen dient de fietsparkeerbehoefte op het evenemententerrein zelf of een gehuurde tijdelijke private of gemeentelijke locatie te worden opgevangen.

Bij evenementen die plaatsvinden op of in parkeervoorzieningen, dienen ten minste ook de voorzieningen voor speciale doelgroepen (mindervaliden) en special voertuigen (elektrisch laden) gecompenseerd te worden.

6.3 Bouwen op een bestaande parkeervoorziening

Bij bouwinitiatieven op bestaande gemeentelijke parkeervoorzieningen moet rekening gehouden worden met de effecten van het verlies van de bestaande parkeercapaciteit. In principe moet het verlies aan capaciteit binnen het project zodanig worden gecompenseerd dat er geen structureel nadelig effect is op de parkeerdruk in de directe omgeving. Met andere woorden: dat de parkeerdruk in de omgeving (op acceptabele loopafstand) op het maatgevende¹⁰ moment in de week onder de 95% voor auto's en 90% voor fietsen voor parkeerplaatsen in Zone A en 85% voor auto's en 90% voor fietsen voor parkeerplaatsen in Zone B en C uitkomen.

Bovendien zullen de door de gemeente aangegane verplichtingen voor deze parkeervoorziening moeten worden gerespecteerd (ook financieel). In de regel vereist dit maatwerk en aanvullende afspraken tussen de initiatiefnemer en de gemeente.

6.4 Grote getallen reductie

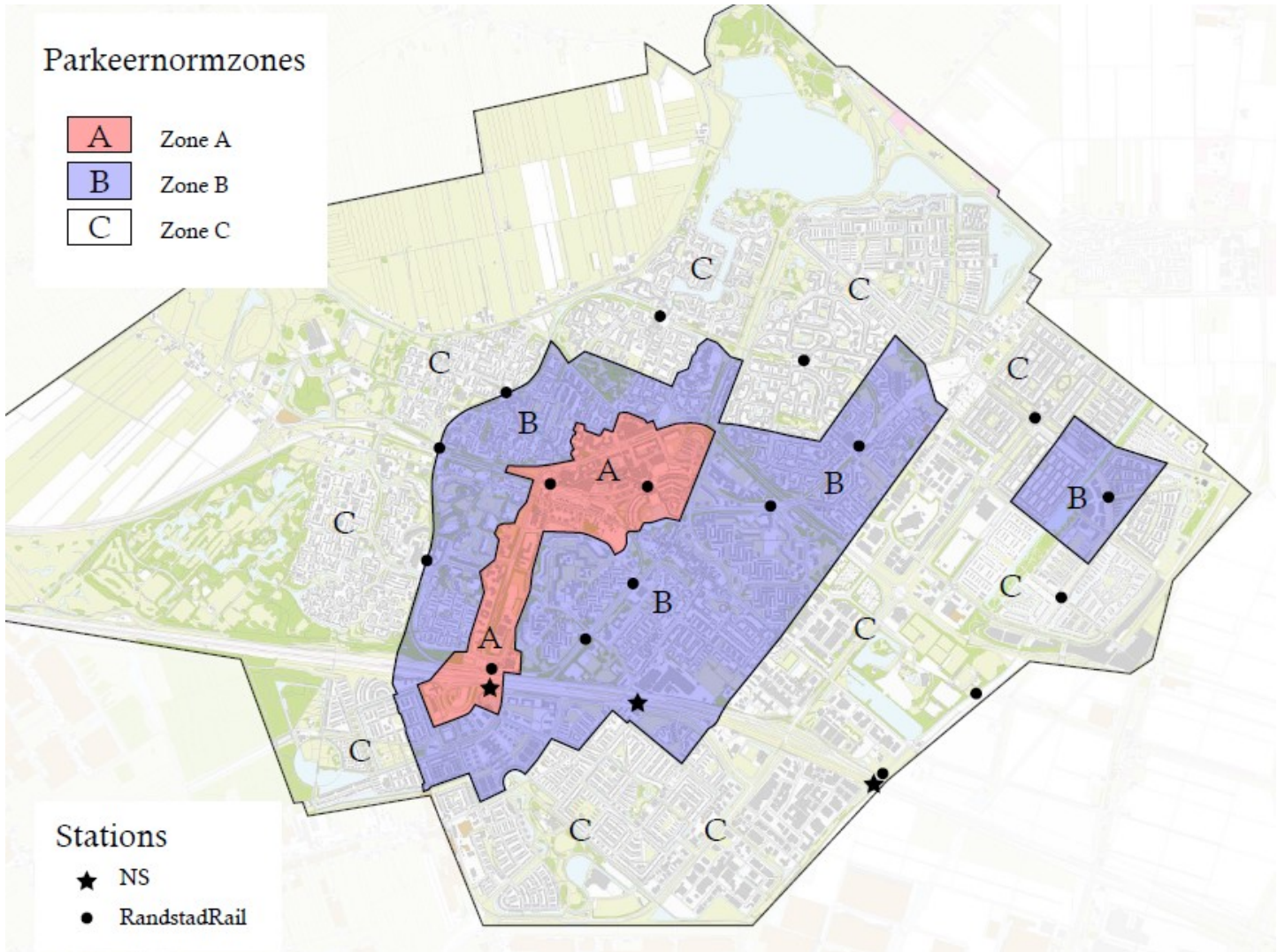
Bij grotere ontwikkelingen met een groot aandeel bezoekers (> 80%), mag indien uit de normatieve parkeerbehoefteberekening volgt dat er meer dan 100 parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden voor bezoekers, een reductie van 10% op dit deel van de normatieve parkeerbehoefte worden toegepast. Dit omdat (een uitbreiding van) een ontwikkeling van grote omvang, niet zal leiden tot een rechtvaardige verhoging van de parkeervraag.

¹⁰ Het maatgevende moment is de periode (dagdeel) van de week waarop de verschillende functies samen gelijktijdig een maximale parkeervraag kennen (zie ook toelichting in het kader in paragraaf 5.8).

6.5 Vrijstellingsmogelijkheid bij wijziging van gebruik, sloop of uitbreiding

Indien de toename van de parkeervraag bij wijziging van gebruik, sloop of uitbreiding, maximaal 0,5 parkeerplaatsen bedraagt, dan wordt vrijstelling gegeven, zonder dat hier een financiële bijdrage tegenover staat

Bijlage 1 Parkeernormzones



Bijlage 2 Aanwezigheidspercentages

| | werkdag-ochtend | werkdag-middag | werkdag-avond | koop-avond | werkdag-nacht | zaterdag-middag | zaterdag-avond | zondag-middag |
|--|-----------------|----------------|---------------|------------|---------------|-----------------|----------------|---------------|
| woningen bewoners | 50% | 50% | 90% | 80% | 100% | 60% | 80% | 70% |
| woningen bezoekers | 10% | 20% | 80% | 70% | 0% | 60% | 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% | 0% | 0% |
| grootschalige detailhandel | 30% | 60% | 70% | 80% | 0% | 100% | 0% | 0% |
| supermarkt | 30% | 60% | 40% | 80% | 0% | 100% | 40% | 0% |
| sportfuncties binnen | 50% | 50% | 100% | 100% | 0% | 100% | 100% | 75% |
| sportfuncties buiten | 25% | 25% | 50% | 50% | 0% | 100% | 25% | 100% |
| bioscoop/theater/podium/ enzovoort | 5% | 25% | 90% | 90% | 0% | 40% | 100% | 40% |
| sociaal medisch: arts/maatschap/ therapeut/consultatiebureau | 100% | 75% | 10% | 10% | 0% | 10% | 10% | 10% |
| verpleeg-/verzorgingstehuis/ aanleunwoning/verzorgingsflat | 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% |

Bijlage 3 Kwaliteitseisen fietsparkeren

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

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

Toegankelijkheid

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

- Vanuit de openbare ruimte is de toegang van de fietsparkeervoorziening duidelijk zichtbaar en herkenbaar, gezien vanaf de aanrijroute richting bestemming(en).
- De fietsparkeervoorziening heeft bij voorkeur een voetgangersuitgang in de richting van de eindbestemming,
- De afstand mag maximaal ca. 75 meter zijn van de fietsparkeervoorziening tot de hoofd-/neven-/personeelsingang van de bestemmingen en/of functies waarvoor de fietsparkeervoorziening is bestemd.
- De toegang vanaf de weg naar een fietsparkeervoorziening op lager of hoger niveau is goed en comfortabel te gebruiken voor alle fietsen en scooters; dus ook voor zware fietsen, elektrische fietsen en fietsen met afwijkende maten (kratten, brede sturen, brede banden, lange fietsen, etc.)
- Het hellingspercentage van een hellingbaan is maximaal 22%; een trap heeft ideaal een hellingspercentage van 18%, met een aantrede van 500 mm en een optrede van 90 mm of met een aantrede van 600 mm en een optrede van 100 mm. Naast een trap horen fietsgoten, bij voorkeur aan beide zijden.
- Voor een fietsparkeervoorziening waar ook scooters, bakfietsen en andere zware fietsen in geparkeerd worden kan geen trap worden toegepast. Het hellingspercentage moet zodanig zijn dat het hoogteverschil door bakfietsen, elektrische fietsen en scooters zonder ondersteuning overbrugd kan worden
- Een gebruiker moet de toegang van een fietsparkeervoorziening gemakkelijk kunnen openen: automatisch, meteen eenvoudig te bedienen drukknop of chipkaartlezer.
- Voor bestemmingen voor kinderen moet rekening gehouden worden met het feit dat ze kleineren minder sterk zijn dan volwassenen. Denk bijvoorbeeld aan het hellingspercentage van de trap.

Inrichting en bruikbaarheid

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

- De fietsparkeervoorziening moet logisch en overzichtelijk zijn ingedeeld.
- Binnen en vanuit de fietsparkeervoorziening naar de bijbehorende bestemming is een logische, snelle en eenvoudige routing. Bij voorkeur kan men vanuit de fietsparkeervoorziening

rechtstreeks (liefst binnendoor)doorlopen naar de bestemming, zonder terug te hoeven lopen door de fietsparkeervoorziening.

- De sociale veiligheid wordt gewaarborgd door een overzichtelijke inrichting, goede verlichtingen bij voorkeur daglichttoetreding. Als een fietsparkeervoorziening openbaar toegankelijk is kan (camera)toezicht of bewaking overwogen worden.
- Gebruikers moeten elkaar in de verkeersruimtes van de fietsparkeervoorziening kunnen passeren.
- Parkeersystemen voor fietsen moeten voldoen aan de eisen van Fietsparkeur (zie www.fietsparkeur.nl voor meer informatie) of zijn gelijkwaardig daaraan, met een hart op hart afstand van minimaal 400 mm.
- De minimale vrije hoogte in een gebouwde fietsparkeervoorziening is 2900 mm om dubbellaags rekken te kunnen plaatsen. Bij gebouwen voor kinderen kan dit 2300 mm zijn, want dubbellaags rekken zijn ongeschikt voor kinderen.
- De hart-op-hart afstand tussen twee fietsparkeerplaatsen bij een parkeersysteem op gelijk niveau is minimaal 800 mm breed;
- De hart-op-hart-afstand tussen twee fietsparkeerplaatsen bij een hoog/laag parkeersysteem is minimaal 400 mm breed voor zowel onder- als bovenlaag;
- De gangpaden in de fietsparkeervoorziening zijn minimaal 2100 mm breed en een hoofdgang is minimaal 3000mm breed, zowel voor fiets als scooter;
- De fietsparkeervoorziening moet voldoende parkeermogelijkheden bieden voor fietsen die afwijken van de standaard maten:
 - minimaal 5% van de plaatsen is geschikt voor bakfietsen of andere fietsen met sterk afwijkende maten (vakken minimaal 100 mm breed);
 - minimaal 15% van de plaatsen is geschikt voor fietsen die niet in een standaard fietsenrekpassen (hart-op-hart afstand minimaal 500 mm);
- Een parkeersysteem waarin naast standaardfietsen ook fietsen passen met veel voorkomende afwijkende maten, heeft de voorkeur. Dan passen nagenoeg alle fietsen probleemloos op elke parkeerplek, ook die met een krat, bagagedrager vóór, breed stuur, brede banden, etc. Een andere mogelijkheid is een apart parkeervak, waarin afwijkende maten fietsen op hun standaard kunnen worden gestald.
- De fietsparkeervoorziening biedt oplaadmogelijkheden voor elektrische tweewielers.
- De netto-afmetingen van een scooterparkeerplek in een gebouwde stalling zijn minimaal 750 mm breed x 1800 mm lang.

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