

BIJLAGE 1:

Nota Parkeernormen Fiets en Auto

Deel A: Fietsparkeernormen

Deel B: Autoparkeernormen

17 januari 2013 (NB wordt datum vaststelling)

Aanleiding voor de nieuwe normen voor stallen en parkeren

Er zijn verschillende aanleidingen voor het opstellen van fietsparkeernormen en het bijstellen van de autoparkeernormen:

- Het Collegeprogramma 2010–2014 waarbij een gezonde, leefbare en duurzame fiets- en OV-stad voorop staat. Om dé fiets- en OV-stad van Nederland te zijn, wil het College het beleid ten aanzien van stallen van fietsen en parkeren van auto's inzetten om de leefbaarheid van de wijken te verbeteren en een kwaliteitsslag in de openbare ruimte te maken. Daarbij moet het parkeerbeleid bijdragen aan een verbetering van de luchtkwaliteit en een goede bereikbaarheid van vitale economische functies. Voorwaarde daarbij is een financieel gezonde exploitatie van de mobiliteitsvoorzieningen.
- In 'Op naar Utrecht Fietsstad' heeft het College aangegeven fietsparkeernormen te willen invoeren. Dit borgt het belang van de fietser bij ruimtelijke ontwikkelingen en zorgt ervoor dat het tekort aan fietsparkeerplaatsen niet verder oploopt.
- Actuele vragen vanuit de politiek en ontwikkelaars (met name bij binnenstedelijke bouwontwikkelingen): door hoge kosten voor het realiseren van gebouwde parkeervoorzieningen en te weinig flexibiliteit in de parkeernormen wordt de bouwproductie vertraagd.
- Frequent wordt gevraagd om te mogen afwijken van de autoparkeernormen, zowel boven het maximum (meestal kantoren) als onder het minimum (vaak woonprojecten).

Relatie en verschillen tussen fiets- en autoparkeernormen

De autoparkeernorm heeft een bandbreedte met een minimum- en maximumnorm. De fietsparkeernorm is een minimumnorm die bepaalt hoeveel fietsparkeerplaatsen *minimaal* gerealiseerd *moeten* worden, maar beperkt het aantal fietsparkeerplaatsen dat gerealiseerd *mag* worden, niet.

Uitwisseling auto/fietsparkeernorm

De fietsparkeernormen en de autoparkeernormen hebben een duidelijk verband met elkaar. In zijn algemeenheid geldt: waar fietsparkeernormen hoog zijn, zijn de autoparkeernormen lager. Het is wenselijk in bepaalde gebieden en voor bepaalde functies een aantal autoparkeerplaatsen uit te kunnen wisselen met fietsparkeerplaatsen. Dat betekent minder autoparkeerplaatsen realiseren op voorwaarde dat extra fietsparkeerplaatsen gerealiseerd worden. Het uitwisselen van fietsparkeerplaatsen door extra autoparkeerplaatsen te realiseren is niet mogelijk.

In deze nota zijn de nieuwe normen voor stallen en parkeren opgenomen. De fietsparkeernormen zijn uitgewerkt in **deel A**. De parkeernormen voor de auto staan centraal in **deel B**.

Juridische verankering

Op dit moment is het hanteren van autoparkeernormen via de Bouwverordening geregeld. Het is de bedoeling van de wetgever dat dergelijke stedenbouwkundige bepalingen in de toekomst uitsluitend in bestemmingsplannen worden opgenomen. De mogelijkheid bestaat bijvoorbeeld om parkeereisen via een voorwaardelijke verplichting aan ontwikkelingen te koppelen. Oorspronkelijk werd nieuwe wetgeving per 1 juli 2013 aangekondigd maar tot dusver is er geen wetsvoorstel bekendgemaakt. De fietsparkeernorm wordt niet via de bouwverordening geregeld dus daarvoor ontstaat nu reeds de noodzaak om een koppeling met het bestemmingsplan te realiseren.

De verwachting is dat er een systeem zal blijven bestaan waarmee de parkeerbehoefte bij bouwontwikkelingen op basis van beleidsregels kan worden getoetst. Deze nota Parkeernormen Fiets en Auto vormt dan ook in de toekomst een solide basis.

Inhoudsopgave

Deel A Fietsparkeernormen

1	INLEIDING	6
1.1	Aanleiding	6
1.2	De praktijk tot nu toe	6
1.3	Overgangsregeling fietsparkeernormen	6
2	FIETSPARKEERNORMEN	7
2.1	Gebiedsindeling fietsparkeernormen	7
2.2	Functies parkeernormen	7
2.3	Tabel fietsparkeernormen	8
3	TOEPASSINGSKADER	10
	BIJLAGE A1: TOELICHTING FUNCTIES PARKEERNORMEN	11

Deel B Autoparkeernormen

4	INLEIDING	14
4.1	Gebiedsindeling	14
4.2	Evaluatie autoparkeernormen 2008 en nieuwe inzichten	16
4.3	Belangrijkste wijzigingen ten opzichte van 2008	17
4.3.1	Verlaging minimumnorm	17
4.3.2	Bijstelling grondslag voor wonen	18
5	TOEPASSINGSKADER	19
5.1	Berekening parkeereis	19
5.1.1	Sloop/nieuwbouw en functiewijziging	19
5.1.2	Dubbelgebruik van parkeerplaatsen	19
5.2	Afwijkingen	20
5.2.1	Bijzondere locaties	21
5.2.2	Minder dan de minimumnorm	21
5.2.3	Meer dan de maximumnorm	22
5.3	Maximale loopafstanden	22
5.4	Overgangsregeling parkeernormen	23
5.4.1	Bestaande bouwinitiatieven	23
5.4.2	Bijzondere projecten	23
6	AFSPRAKEN EN REALISATIE	24
	BIJLAGE B1: TABEL UTRECHTSE AUTO PARKEERNORMEN 2012	25



DEEL A:

Fietsparkeernormen

Ruimte voor de fiets bij ruimtelijke
ontwikkelingen

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

Een fietsparkeernorm zorgt ervoor dat er passende maatregelen getroffen worden voor de fietser bij ruimtelijke ontwikkelingen. De aantrekkelijkheid van een reis per fiets wordt mede bepaald door de beschikbaarheid en kwaliteit van de fietsparkeervoorziening bij herkomst en bestemming. De fietsparkeernorm draagt daarmee bij aan het stimuleren van het fietsgebruik. Daarnaast levert een fietsparkeernorm een positieve bijdrage aan het verminderen van de druk op de openbare ruimte. De gemeente Utrecht heeft daarom, op basis van kencijfers van CROW (het kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte), fietsparkeernormen bepaald.

1.2 De praktijk tot nu toe

In de huidige praktijk worden de kencijfers van het CROW toegepast bij het beoordelen van initiatieven voor ruimtelijke ontwikkelingen. Hierbij worden de kencijfers gebruikt om het aantal fietsparkeerplaatsen te bepalen. In het geval de aanvrager niet akkoord gaat met het voorstel heeft de gemeente geen mogelijkheden om de aanvraag omgevingsvergunning te weigeren.

1.3 Overgangsregeling fietsparkeernormen

Voor bestaande bouwinitiatieven is een overgangsregeling van toepassing. Deze houdt in dat de nieuwe fietsparkeernorm nog niet wordt opgelegd bij:

- aanvragers die binnen een half jaar na een positief antwoord van de gemeente op een indicatieaanvraag voor het betreffende bouwplan een aanvraag omgevingsvergunning indienen;
- bouwplannen waarvoor reeds een aanvraag omgevingsvergunning is ingediend;
- bouwplannen op basis van een vastgesteld stedenbouwkundige programma's van eisen (SPVE) of Bouwvelop (BE) met daarin opgenomen aantallen parkeerplekken.

Deze overgangsregeling geldt niet voor woningen. In het nieuwe Bouwbesluit, dat per 1 april 2012 in werking is getreden, is reeds een bepaling opgenomen over bergruimte voor fietsen bij nieuwbouwwoningen. Deze zijn rechtstreeks opgenomen in de Utrechtse fietsparkeernormen.

2 FIETSPARKEERNORMEN

De CROW kencijfers¹ vormen de basis voor de Utrechtse normen voor fietsparkeren. Daar waar nodig is aanvullend onderzoek verricht om de CROW kencijfers toe te kunnen passen op de Utrechtse situatie. Omwille van eenduidigheid is zoveel mogelijk aansluiting gezocht bij de systematiek van de parkeernormen voor de auto. Dit houdt concreet in dat is gekozen voor aansluiting op de functie-indeling van de autoparkeernormen. In het geval dat de doelgroep van fietsparkeren significant afwijkt van die van autoparkeren, is voor een andere indeling gekozen.

2.1 Gebiedsindeling fietsparkeernormen

Voor de gebiedsindeling van de fietsparkeernormen is de indeling gebruikt die CROW hanteert in de Leidraad Fietsparkeren. Er wordt onderscheid gemaakt in drie gebieden, namelijk:

1. centrum;
2. schil centrum;
3. rest bebouwde kom.

Deze gebiedsindeling hebben we gekoppeld aan de ABC-indeling van 'Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar'. Op deze wijze wordt een uniform beleid verkregen en is de indeling voor iedereen helder:

- centrum = A1-, A2-, B1- en B2-gebied;
- schil centrum = C1-gebied;
- rest bebouwde kom = C2-gebied.

In figuur 4.1 (deel B) is deze gebiedsindeling weergegeven, ook de autoparkeernormen zijn gekoppeld aan deze ABC-indeling.

2.2 Functies parkeernormen

Voor de fietsparkeernorm worden de volgende categorieën functies gehanteerd:

- wonen;
- werken;
- winkels;
- vrije tijd;
- zorg;
- onderwijs;
- overig.

De autoparkeernormen kennen dezelfde indeling.

¹ CROW, Leidraad Fietsparkeren, publicatie 291, december 2010.

Voor een beperkt aantal functies (supermarkt, commerciële dienstverlening en kinderdagverblijven) is aanvullend onderzoek uitgevoerd om de hoogte van de fietsparkeernorm te bepalen, omdat de CROW-kencijfers niet goed toegepast kunnen worden op de Utrechtse praktijk.

Voor een aantal functies is geen norm bepaald (zie tabel in paragraaf 2.3), maar zal per ontwikkeling bepaald worden hoeveel fietsparkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden. Dit is afhankelijk van de specifieke locatie, de functie en de doelgroep.

Daarnaast wordt voor een stadion, een evenementenhal en een beurs- en congresgebouw de benodigde capaciteit beoordeeld aan de hand van een mobiliteitsplan. In het mobiliteitsplan dient aangegeven te worden hoe bij verschillende evenementen om wordt gegaan met fietsparkeren.

In Bijlage A1 worden de functies verder toegelicht.

2.3 Tabel fietsparkeernormen

	functie	opmerking	normgrondslag	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom
wonen	Normen conform Rijksbouwbesluit Artikel 4.31. Aanwezigheid, bereikbaarheid en afmetingen	1. Een woonfunctie heeft als nevenfunctie een niet-gemeenschappelijke afsluitbare bergruimte met een vloeroppervlakte van ten minste 5 m ² bij een breedte van ten minste 1,8 m en een hoogte daarboven van ten minste 2,3 m.				
		2. In afwijking van het eerste lid kan bij een woonfunctie met een gebruiksoppervlakte van niet meer dan 50 m ² de bergruimte gemeenschappelijk zijn indien de vloeroppervlakte van de bergruimte ten minste 1,5 m ² per woonfunctie bedraagt.				
		3. Een bergruimte als bedoeld in dit artikel is vanaf de openbare weg rechtstreeks bereikbaar via het aansluitende terrein of een gemeenschappelijke verkeersruimte.				
werken	Kantoor medewerkers		100 m ² bvo	1,7	1,2	1,2
	Kantoor bezoekers	minimaal 10 fietsplaatsen	balie	5	5	5
winkels	Detailhandel		100 m ² bvo	2,7	2,7	2,7
	Supermarkten		100 m ² bvo	5,3	5,3	5,3
	Commerciële dienstverlening (en met baliefunctie)	minimaal 10 fietsplaatsen	balie	5	5	5
	Bouwmarkt, tuincentrum	maatwerk: per ontwikkeling bepalen				
	(Week)markt	maatwerk: per ontwikkeling bepalen				
vrije tijd	Afhaalcentra, fastfood, cafetaria		locatie	10	10	5
	Restaurant, café		100 m ² bvo	18	18	15
	Museum		100 m ² bvo	0,9	0,9	0,9
	Bibliotheek		100 m ² bvo	3	3	3
	Bioscoop		100 m ² bvo	7,8	4,3	1,4
	Theater / schouwburg		100 zitplaatsen	24	21	18

	Sporthal		100 m² bvo	2,5	2,5	2,5
	Sportzaal		100 m² bvo	4	4	4
	Sportschool, dansstudio, fitness, bowlingbaan		100 m² bvo	5	3,7	2
	Squashbaan, tennisbaan	maatwerk: per ontwikkeling bepalen				
	Stadion	maatwerk: benodigde capaciteit beoordelen a.d.h.v mobiliteitsplan				
	Evenementenhal, beurs- en congresgebouw	maatwerk: benodigde capaciteit beoordelen a.d.h.v mobiliteitsplan				
	Stedelijk evenement		100 bezoekers	32	32	32
	Zwembad (open lucht)		100 m² bassin	28	28	28
	Zwembad (overdekt)		100 m² bassin	20	20	20
	Cultureel centrum, wijkgebouw		bezoekersaantal	0,5	0,5	0,5
zorg	Ziekenhuis medewerker		100 m² bvo	0,4	0,4	0,2
	Ziekenhuis bezoeker		100 m² bvo	0,5	0,5	0,5
	Verpleeg-/verzorgingstehuis	maatwerk: per ontwikkeling bepalen				
	Gezondheidscentrum bezoekers		100 m² bvo	1,3	1,3	1,3
	Gezondheidscentrum medewerkers		100 m² bvo	0,4	0,4	0,4
onderwijs	Crèche / peuterspeelzaal / kinderdagverblijf	minimaal 3 bakfietsplaatsen per locatie	100 m² bvo	2	2	2
	Basisschool medewerkers		10 leerlingen	0,4	0,4	0,4
	Basisschool bezoekers		10 leerlingen	6,2	6,2	6,2
	Middelbaar en hoger onderwijs medewerkers		100 m² bvo	0,6	0,5	0,4
	Middelbaar en hoger onderwijs bezoekers		100 m² bvo	12	12	12
overig	Hotel	maatwerk: per ontwikkeling bepalen				
	OV-voorziening	maatwerk: per ontwikkeling bepalen				
	Religiegebouw	maatwerk: per ontwikkeling bepalen				

3 TOEPASSINGSKADER

De fietsparkeernorm wordt gebruikt om het aantal te realiseren fietsparkeerplaatsen te berekenen bij nieuwe ontwikkelingen, de fietsparkeereis. Hiervoor wordt de omvang van de functie vermenigvuldigd met de fietsparkeernorm. De fietsparkeerplaatsen dienen op eigen terrein gerealiseerd te worden.

Om juridische werking te krijgen moeten de fietsparkeernormen (m.u.v. de norm voor woningen) worden verankerd in een bestemmingsplan of in een omgevingsvergunning om af te wijken van het bestemmingsplan. Op dit moment is dit nog niet geregeld, maar zal gebeuren in nieuwe bestemmingsplannen.

Bij functiewijzigingen van bestaande gebouwen moet rekening worden gehouden met beperkte mogelijkheden om aanvullende voorzieningen te eisen. Bij functiewijziging van gebouwen wordt de fietsparkeerbehoefte van de meest recente legale functie ("rechtens verkregen niveau") daarom afgetrokken van de fietsparkeerbehoefte van de nieuwe functie. Alleen het verschil aan fietsparkeerplaatsen moet dus worden gerealiseerd. Bij sloop/nieuwbouw worden maatwerkafspraken gemaakt. Daarbij wordt het rechtens verkregen niveau van het te slopen gebouw als uitgangspunt meegenomen. Een eventueel surplus aan fietsparkeerplaatsen hoeft niet te worden opgeheven.

Het te realiseren aantal fietsparkeerplaatsen kan worden teruggebracht als er sprake is van een locatie waar het feitelijk onmogelijk is om geheel of gedeeltelijk aan de fietsparkeereis te voldoen. Van belang is dat bij afwijkingen van de fietsparkeereis de noodzaak en de verschillende effecten zorgvuldig worden afgewogen.

Voor ontwikkelingen in het A1 en A2-gebied, niet zijnde woningbouwontwikkelingen, die onder de drempelwaarde van 750 m² bvo vallen, geldt een parkeernorm van 0. Bij die ontwikkelingen wordt het realiseren van fietsparkeerplaatsen dus niet geëist.

Afwijking van het aantal te realiseren fietsparkeerplaatsen is voorts mogelijk als de fietsparkeerplaatsen niet op eigen terrein, maar op acceptabele loopafstand (zie paragraaf 5.3 in deel B) worden gerealiseerd, bijvoorbeeld in het openbare gebied. Daarnaast is afwijking mogelijk als andere belangen zwaarder wegen of als sprake is van tegenstrijdige eisen (brandweer, milieu etc.).

BIJLAGE A1: TOELICHTING FUNCTIES PARKEERNORMEN

Wonen

Voor de functie wonen wordt in het nieuwe bouwbesluit (ingegaan op 1 april 2012) weer een fietsenberging vereist. Daarom worden in de gemeentelijke fietsparkeernorm geen aanvullende eisen gesteld.

Werken

Het CROW hanteert één functie voor werken, namelijk kantoren. De fietsparkeernorm kan ook voor meer bedrijfsmatige werkfuncties toegepast worden. Voor arbeidsextensieve bedrijven (weinig werknemers in relatie tot de oppervlakte) is het niet zinvol om fietsparkeernormen op te leggen.

Winkels

- Door een extern adviesbureau is een aantal van bovenstaande functies nader voor de Utrechtse situatie onderzocht. De uitkomsten van dit onderzoek zijn meegenomen in de fietsparkeernormen:
 - o detailhandel: norm komt overeen met CROW;
 - o supermarkten: norm komt deels overeen met de CROW;
 - o detailhandel: norm komt overeen met CROW winkelcentra;
 - o commerciële dienstverlening: norm komt overeen met de CROW.
- Onder de functie Supermarkten wordt verstaan de AH, Plusmarkt, Jumbo e.d. Dit zijn bezoekersintensieve vestigingen die kort worden bezocht.
- Onder de functie Detailhandel wordt verstaan de wat grotere vestigingen als de Kruidvat, Etos, Blokker en Hema. Dit zijn bezoekersintensieve vestigingen die net als supermarkten kort worden bezocht.
- De functie commerciële dienstverlening wordt breed geïnterpreteerd. Hieronder valt ook een kantoor met een baliefunctie. Het gaat o.a. om reisbureaus, uitzendbureaus, banken, apotheken.

Vrije tijd

- De functie 'Afhaalcentra, fastfood, cafetaria' betreft horeca met een hoge turn-over omdat bezoekers een korte tijd binnen zijn. De norm komt deels overeen met CROW.
- De functie 'Restaurant, café' betreft horeca met een lagere turn-over, omdat bezoekers een langere tijd binnen zijn. De norm komt deels overeen met CROW.
- In de CROW-cijfers is onderscheid gemaakt tussen restaurant eenvoudig en restaurant luxe. Dit onderscheid is bij de fietsparkeernorm Utrecht weggelaten om de normering te vereenvoudigen.
- De normen voor sportschool, dansstudio, fitness, bowlingbaan en voor sportzaal komen deels overeen met CROW.
- De autoparkeernormen betreffen nog andere functies binnen sport. Omdat deze vooral buiten het centrum liggen en hier geen fietsparkeerproblemen van bekend zijn, zijn voor deze functie geen normen bepaald.

- De functies 'overdekte speeltuin/-hal' en 'manege' kennen wel een autoparkeernorm, maar worden door de CROW niet ingevuld met een fietsnorm. Mocht hiervoor in de toekomst aanleiding zijn, zal hiervoor alsnog een fietsparkeernorm worden toegevoegd.
- De functie 'cultureel centrum/wijkgebouw' wordt gehanteerd bij de autoparkeernorm. Voor deze specifieke functie biedt de CROW echter geen norm. Er wordt een hoog fietsgebruik verwacht omdat het een functie is die veel bezoekers uit de wijk trekt. Naar ervaring van gemeente Utrecht is de norm van 0,5 per bezoeker toegepast. Ervaring zal uitwijzen of de fietsparkeernorm voldoet.

Zorg

- Voor verpleeg- en verzorgingshuizen wordt vooralsnog geen norm neergelegd. Voor deze functies zijn geen fietsparkeerproblemen bekend, waardoor er geen directe aanleiding is voor het invoeren van een norm.
- De term 'gezondheidscentrum' inclusief het kengetal wordt ontleend uit de CROW. De autoparkeernorm noemt als functie 'arts/maatschap/therapeut/consultatiebureau'.
- Voor ziekenhuizen geldt dat door het specifieke karakter van deze functie een norm niet te bepalen is en er dus maatwerk nodig is.

Onderwijs

- De functie Crèche / peuterspeelzaal / kinderdagverblijf is een nieuwe functie. De CROW fietsleidraad biedt hiervoor geen normen. Daarom is een extern adviesbureau, verbonden aan CROW, gevraagd hier een specifieke fietsparkeernorm voor op te stellen.
- De fietsparkeernorm Utrecht is vereenvoudigd ten opzichte van de autoparkeernorm en CROW doordat middelbaar en hoger onderwijs zijn samen gevoegd. CROW hanteert geen fietsparkeernorm voor universiteiten. De norm is hier afgeleid van vergelijkbare instellingen.



DEEL B: **Autoparkeernormen**

4 INLEIDING

Bij het herijken van de parkeernormen voor de auto zijn de normen zoals deze in 2008 zijn vastgesteld als basis genomen. In 2011 is onderzocht of deze normen goed functioneerden. De resultaten van deze evaluatie zijn bij het opstellen van de nieuwe normen meegenomen. Daarnaast zijn de normen zodanig aangepast dat ze aansluiten bij het beleid en de maatregelen in de nota Stallen en Parkeren.

4.1 Gebiedsindeling

De gebiedsindeling voor de autoparkeernormen is gebaseerd op de ABC-indeling van 'Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar'. Deze indeling is gebaseerd op:

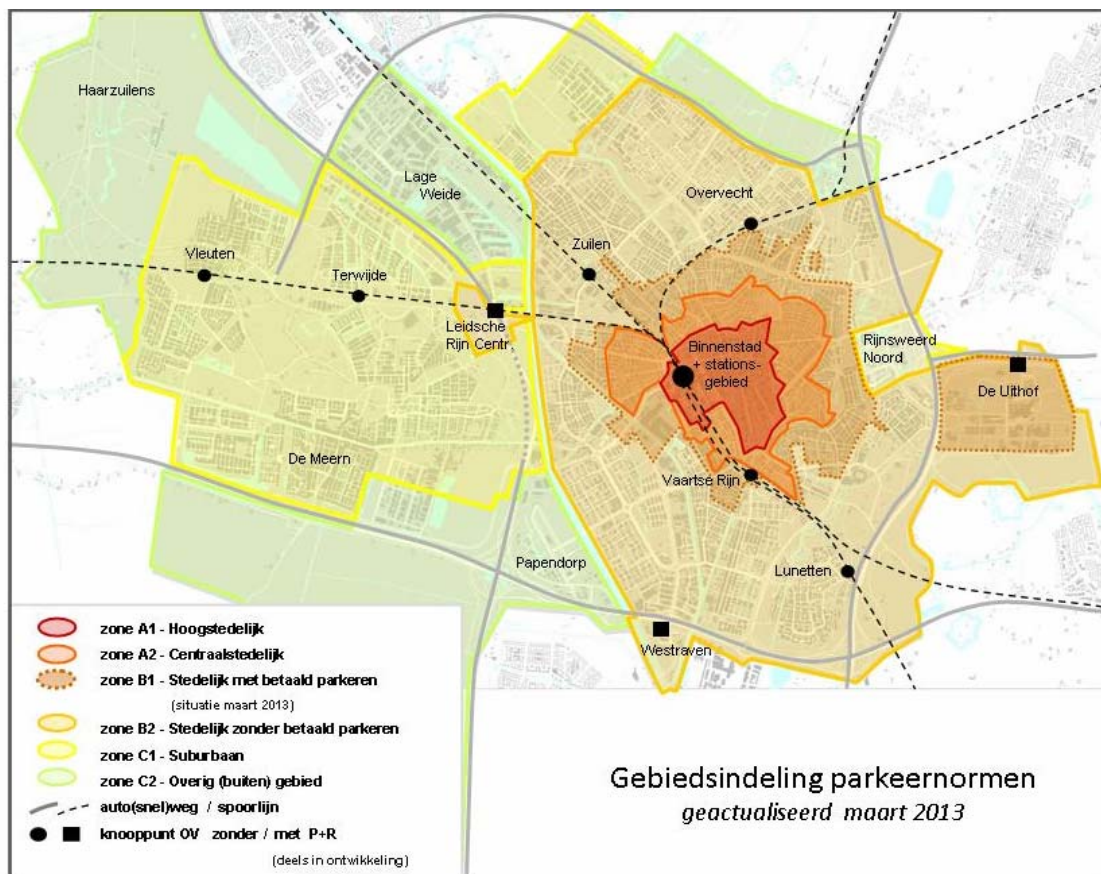
- de bereikbaarheid van gebieden met openbaar vervoer en fiets;
- de mate van functiemenging;
- de intensiteit van het gebruik van openbare ruimte.

De zone-indeling voor de parkeernormen is identiek aan de zone-indeling voor betaald parkeren uit de nota Stallen en Parkeren. Op deze wijze wordt een uniform beleid verkregen en is de indeling voor iedereen helder. In figuur 4.1 is de gebiedsindeling 2012 en in figuur 4.2 de gebiedsindeling 2008 opgenomen.

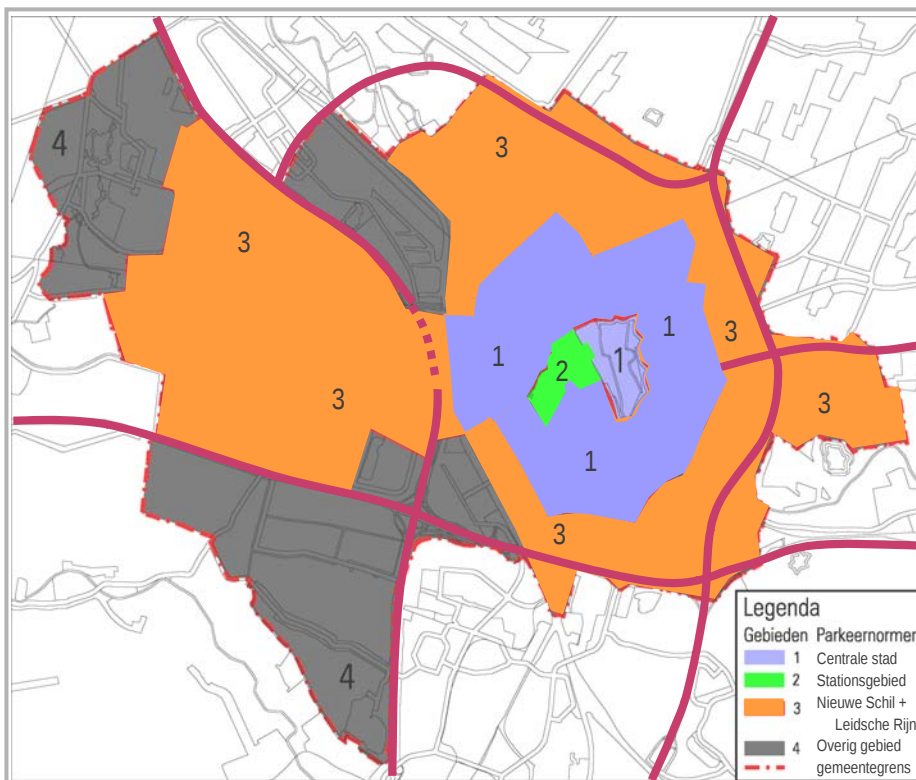
In de volgende opsomming is de benaming van de gebieden opgenomen (zie ook kaartbeeld volgende pagina). Tussen haakjes staat tot welk gebied het grootste deel van dit nieuwe gebied in de parkeernormennota van 2008 behoorde:

- A1-gebied = hoogstedelijk gebied met betaald parkeren (2008: *Centrale stad en Stationsgebied*²);
- A2-gebied = centraal stedelijk gebied met betaald parkeren (2008: *Centrale stad*);
- B1-gebied = stedelijk gebied met betaald parkeren (2008: *Centrale stad*);
- B2-gebied = stedelijk gebied zonder betaald parkeren (2008: *Centrale stad*);
- C1-gebied = suburbaan gebied (2008: *schil/Leidsche Rijn*);
- C2-gebied = buitenstedelijk gebied (2008: *overig*).

² Het Stationsgebied wordt, ondanks de aparte status in 2008, nu betrokken bij de herijking, vanuit de gedachte dat wij een standaard hanteren waarbinnen maatwerk mogelijk is. Het Stationsgebied is een belangrijk onderdeel van Utrecht, juist geen uitzondering, maar wel een gebied dat vraagt om flexibiliteit (zie ook paragraaf 5.4.2).



Figuur 4.1: Gebiedsindeling parkeernormen 2012³ (boven) en 2008 (onder)

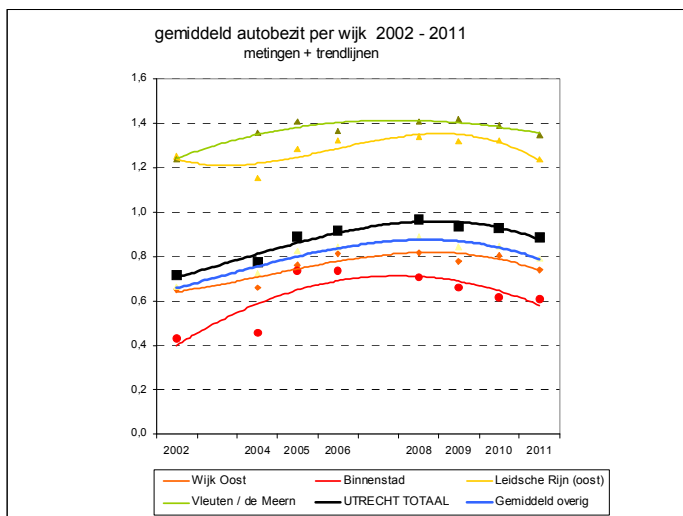


³ Vanwege de invoering van betaald parkeren is de gebiedsindeling voortdurend aan aanpassingen onderhevig. Het college is daarom bevoegd om deze kaart te wijzigen als nieuwe gebieden aan het gebied met betaald parkeren (oftewel gebied A1, A2 en B1) zijn toegevoegd. De meest actuele kaart is beschikbaar op de gemeentelijke website.

4.2 Evaluatie autoparkeernormen 2008 en nieuwe inzichten

In 2011 is het autoparkeernormenbeleid uit 2008 geëvalueerd. Geconcludeerd is dat de belangrijkste problemen van vóór 2008 zijn verholpen en dat de hoeveelheid regels verminderd is. Uit de evaluatie komt daarnaast naar voren dat:

- Het autobezit in de stad Utrecht stabiliseert en neemt sinds 2008 zelfs iets af. Het autobezit en autogebruik blijft in Leidsche Rijn en Vleuten/De Meern structureel hoger dan in de binnenstad (zie nevenstaand figuur), maar in gebieden als Overvecht, Kanaleneiland, Lunetten en Voordorp zijn de normen niet lager dan in Leidsche Rijn. De gebiedsindeling is daarom aangepast (zie paragraaf 4.1).
- Het belang van een goede kwaliteit van de openbare ruimte maakt het wenselijk en verantwoord om in en rond het centrum de parkeernormen te verlagen. OV en fiets bieden immers een uitstekend alternatief voor het gebruik van de auto (verminderde behoefte) en betaald parkeren voorkomt dat eventuele nadelige gevolgen worden afgewenteld op de omgeving.
- De parkeerbehoefte is geen statisch gegeven, maar is in beweging. De veranderingen van de normering ten opzichte van 2008 worden uitgewerkt in paragraaf 4.3.
- Er is behoefte aan een duidelijke en eenduidige basis en aan een algemene lijn in de toepassing van parkeernormen, zodat verzoeken om af te kunnen wijken van de norm beperkt worden. Dit laat onverlet dat flexibiliteit en maatwerk mogelijk moeten blijven als een specifieke situatie hierom vraagt.
- Bij kleine projecten tot 1.000 m² bvo met sloop/nieuwbouw/functieverandering is het sinds 2008 toegestaan om ten aanzien van de parkeercapaciteit het reeds verkregen niveau (de bestaande normatieve parkeerruimte) te laten meetellen voor de nieuwe situatie, ook als deze niet of maar ten dele op eigen terrein aanwezig is. Deze bijstelling heeft geen noemenswaardige problemen opgeleverd. Uit de jurisprudentie kan worden opgemaakt dat er geen harde bovengrens gesteld mag worden. Dit is bijgesteld (zie paragraaf 5.1).
- Het hanteren van een minimum parkeernorm van 0 voor kleine projecten (drempelwaarde 1.000 m² bvo) heeft positief uitgewerkt en is door het college ook toegepast bij grotere projecten. De drempelwaarde is vanuit eenduidigheid gelijk gesteld met de grens van de planologische kruimelregeling (1.500 m² bvo). De bijbehorende verruiming van de maximumnorm is ongebruikt gebleven. In het licht van de Nota Stallen en Parkeren is deze verruiming geschrapt.



- De recessie (in de bouw) vraagt ook om een kritischer blik op de parkeerinvesteringen. Meervoudig gebruik van parkeerruimte en meer collectieve parkeervoorzieningen kunnen de kosten verlagen. Daarom zijn de mogelijkheden hiertoe verruimd (zie paragraaf 5.2).
- Vanuit jurisprudentie⁴ blijkt dat 'indicatieve normen', die voor horeca en voor basisscholen, kinderdagverblijven en dergelijke zijn opgenomen, geen rechtsgeldigheid hebben. Deze functies hebben een eigen parkeernorm gekregen.

4.3 Belangrijkste wijzigingen ten opzichte van 2008

Er bestaat geen landelijke, wettelijk voorgeschreven normering voor autoparkeerplaatsen. Wel zijn er landelijke parkeerkencijfers die zijn ontwikkeld door het kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte: CROW. De herijkte Utrechtse parkeernormen vinden, net als die uit 2008, hun basis in deze CROW-parkeerkencijfers.⁵ Deze cijfers worden, vanwege het onderzoek dat daaraan ten grondslag ligt, beschouwd als de landelijke standaard en de meeste Nederlandse gemeenten gebruiken ze als basis voor de parkeernormering. Ook Utrecht baseert al geruime tijd een groot aantal functies op de CROW-methodiek.

4.3.1 Verlaging minimumnorm

Utrecht wil een impuls geven aan de economische vitaliteit, leefbaarheid en bereikbaarheid van de stad. Daarom worden bij nieuwe ontwikkelingen in het A1-, A2- en B1-gebied (de gebieden waar betaald parkeren geldt), de parkeernormen voor de auto verlaagd. Deze verlaging is verantwoord omdat:

- het autobezit in deze gebieden veel lager is dan het landelijk gemiddelde;
- de gebieden goed bereikbaar zijn met openbaar vervoer en fiets;
- betaald parkeren voorkomt dat eventuele nadelige gevolgen worden afgewenteld op de omgeving (aan de gebruikers worden geen parkeervergunningen verstrekt).

Het verlagen van de minimum parkeernorm biedt een stimulans voor een aantrekkelijke en bereikbare stad en voor binnenstedelijke ontwikkelingen. Daarnaast wordt een afname van het aantal verzoeken om af te wijken van de norm, beoogd.

Concreet betekent het bovenstaande dat in de gebieden met betaald parkeren (gebieden A1, A2 en B1) de minimale parkeernorm wordt verlaagd ten opzichte van de CROW-parkeerkencijfers. Voor gebieden A1 en A2 wordt de minimale parkeernorm met 25% verlaagd, in het B1-gebied met 15% (zie tabel 4.1).

⁴ 9 april 2010 Rechtbank Utrecht Sector Bestuursrecht, zaaknummer 09/1021 (Kohnstammschool)

⁵ CROW, Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, publicatie 317, 8 oktober 2012.

gebied	minimale norm	maximale norm
A1 en A2	zone centrum minus 25%	zone centrum
B1	zone centrum minus 15%	zone centrum
B2	zone centrum	zone centrum
C1	zone schil/overloopgebied	zone schil/overloopgebied
C2	rest bebouwde kom	rest bebouwde kom

Tabel 4.1: Toepassing CROW-parkeerkencijfers in Utrechtse normering

In bijlage B1 is een totaal overzicht van de Utrechtse autoparkeernormen opgenomen. Niet alle functies die CROW onderscheid zijn opgenomen in bijlage B1, omdat dit weinig voorkomende functies zijn. De CROW-kencijfers kunnen, samen de gedachtelijn uit tabel 4.1, worden gehanteerd om de parkeereis voor functies die niet voorkomen in bijlage B1 te bepalen.

4.3.2 Bijstelling grondslag voor wonen

In de nieuwe parkeernormen is de grondslag voor (reguliere) woningen op twee punten bijgesteld ten opzichte van 2008:

- De *differentiatie tussen koop- en huurwoningen is geschrapt*. De verschillen tussen beide woningtypen blijken nauwelijks relevant voor de parkeerbehoefte als ook de woninggrootte wordt meegerekend.
- Het woningoppervlak wordt uitgedrukt in bruto vloeroppervlak (bvo) van de woning achter de voordeur. Op deze wijze kan al in een vroeg stadium bij nieuwbouw- en functieverandering de parkeerbehoefte worden bepaald. Over de maat 'bvo' (oppervlakte achter de voordeur, gemeten conform de meetmethoden van NEN2580) bestaat, in tegenstelling tot bijvoorbeeld de maat 'gebruiksoppervlakte' (gbo), geen onduidelijkheid in de planfase. De parkeernorm zelf geldt per woning.

De minimum parkeernorm voor woningen tot 50 m² bvo en voor woningen van 50 tot 75 m² bvo vertoont een sterke sprong. Hoewel elke grens arbitrair is, is deze sprong noodzakelijk gebleken. Van de woningen groter dan 50 m² bvo wordt namelijk een aanzienlijk groter deel bewoond door meer dan één persoon. Hiermee stijgt het autobezit.

5 TOEPASSINGSKADER

5.1 Berekening parkeereis

De parkeernorm wordt gebruikt om de parkeereis te berekenen. Hiervoor wordt de omvang van de functie vermenigvuldigd met de parkeernorm. De tabel met de Utrechtse autoparkeernormen is in bijlage B1 opgenomen.

Voor ontwikkelingen in het A1- en A2-gebied die onder de drempelwaarde van 1.500 m² bvo vallen, geldt een minimum parkeernorm van 0. Bij die ontwikkelingen wordt het realiseren van autoparkeerplaatsen dus niet geëist. Daar staat tegenover dat gebruikers van de ontwikkeling niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning.

Het staat de ontwikkelaar overigens vrij om bij ontwikkelingen kleiner dan 1.500 m² bvo wel parkeerplaatsen te realiseren, echter niet meer dan de maximum parkeernorm voorschrijft.

Voor ontwikkelingen in het B1-gebied die onder de drempelwaarde van 1.500 m² bvo vallen, geldt een minimum parkeernorm van 0 voor het bezoekersdeel van de parkeereis. De parkeereis van de langparkeerders is niet vrijgesteld.

5.1.1 Sloop/nieuwbouw en functiewijziging

Bij functiewijzigingen wordt bij de berekening van de parkeereis rekening gehouden met de parkeervraag van de bestaande (legale) situatie ("rechtens verkregen niveau"). Dit betekent dat eerst de parkeereis van de meest recente legale functies wordt bepaald (conform de maximum parkeernorm). Deze parkeerbehoefte mag vervolgens worden afgetrokken van de parkeereis van de nieuwe functie (conform de minimum parkeernorm), zodat alleen het verschil aan parkeerplaatsen nog moet worden gerealiseerd. Als de parkeereis van de oude functie hoger is dan de parkeereis van de nieuwe functie, dan hoeven deze parkeerplaatsen niet te worden opgeheven.

Bij sloop/nieuwbouw worden maatwerkafspraken gemaakt. Daarbij wordt het rechtens verkregen niveau van het te slopen gebouw als uitgangspunt meegenomen.

De parkeereis wordt bij sloop/nieuwbouw en bij functiewijziging verminderd met de aanwezige parkeercapaciteit op eigen terrein, tenzij deze (deels) komt te vervallen.

5.1.2 Dubbelgebruik van parkeerplaatsen

Indien binnen de ontwikkeling verschillende functies worden gerealiseerd, is het mogelijk bij het bepalen van de parkeereis rekening te houden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen, bijvoorbeeld overdag door werkers en 's avonds door bewoners. Voorwaarde is wel dat de aanvrager in het bouwplan vastlegt dat de voor dubbelgebruik meegerekende parkeercapaciteit ook daadwerkelijk door alle gebruikers van het bouwplan gebruikt kan worden. Dat betekent dat exclusief voor functies gereserveerde parkeerplaatsen daarvan geen deel uitmaken.

Dubbelgebruik wordt berekend volgens de methodiek van CROW.⁶ Om de mogelijkheden voor dubbelgebruik te bepalen worden de aanwezigheidspercentages gehanteerd die in tabel 5.1 vermeld staan.⁷

functie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop- avond	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%
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%
Kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%	0%
sociaal-culturele voorzieningen ⁸	10%	40%	100%	100%	0%	60%	90%	25%
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%
bibliotheek ⁸	30%	70%	100%	70%	0%	75%	0%	0%
museum ⁸	20%	45%	0%	0%	0%	100%	0%	90%
restaurant ⁸	30%	40%	90%	95%	0%	70%	100%	40%
café ⁸	30%	40%	90%	85%	0%	75%	100%	45%
bioscoop, theater, podium, enz.	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%

Tabel 5.1: Aanwezigheidspercentages dubbelgebruik autoparkeerplaatsen

5.2 Afwijkingen

Het is mogelijk om af te wijken van de parkeereis als het in alle redelijkheid onmogelijk of onwenselijk is om geheel of gedeeltelijk aan de parkeereis te voldoen. Daarnaast is ontheffing mogelijk als andere belangen zwaarder wegen of als sprake is van tegenstrijdige eisen (brandweer, milieu etc.).

Hierna volgen enkele vooraf gedefinieerde afwijkingsmogelijkheden. In alle gevallen worden de noodzaak en de verschillende effecten zorgvuldig afgewogen.

⁶ CROW, Parkeerkencijfers – basis voor parkeernormering, publicatie 182, september 2008.

⁷ CROW, Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, publicatie 317, 8 oktober 2012.

⁸ Ontleend uit CROW, Parkeerkencijfers – basis voor parkeernormering, publicatie 182, september 2008.

5.2.1 Bijzondere locaties

Soms is maatwerk ten aanzien van de toepassing van parkeernormen nodig. Bij een verzoek tot maatwerk ligt de bewijslast bij de ontwikkelaar. In een beperkt aantal gebieden in de stad willen wij zelf gemotiveerd kunnen afwijken van de standaard normen. Dit betreft allereerst de grote werkgebieden buiten de binnenstad, te weten Papendorp, Oudenrijn, Rijnsweerd, Leidsche Rijn Centrum en De Uithof.

Daarnaast hebben we zes binnenstedelijke ontwikkelgebieden aangewezen als maatwerklocaties, te weten Belastingkantoor, Kruisvaartkwartier, Merwedekanaalzone, Rotsoord, Tweede Daalsedijk en Veemarkt. Wij willen het mogelijk maken om de ontwikkeling op deze locaties te combineren met de invoering van betaald parkeren. Ontwikkelingen komen namelijk makkelijker van de grond in gereguleerd gebied, doordat het gebruik van de bij de ontwikkeling gerealiseerde parkeervoorziening wordt gewaarborgd (en dus gefinancierd). Bijkomend voordeel is dat in gereguleerde gebieden lagere parkeernormen kunnen worden gehanteerd, zodat ontwikkelaars minder parkeerplaatsen hoeven te realiseren. De gevolgen van een ontwikkeling worden echter niet afgewenteld op de buurt, doordat de gebruikers van het pand niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning op straat.

5.2.2 Minder dan de minimumnorm

Er zijn situaties waarin de initiatiefnemer het aantal parkeerplaatsen conform de minimumnorm niet kan of wil realiseren. Dit kan als:

- *OF: er wordt aangetoond dat op andere wijze binnen acceptabele loopafstand rond de ontwikkeling in de nodige parkeerruimte wordt voorzien.*

Wanneer in de omgeving op acceptabele loopafstand (zie paragraaf 5.3) in de nodige parkeerruimte wordt voorzien, bijvoorbeeld in een openbare of particuliere parkeergarage, kan worden afgeweken van de parkeereis. Aangetoond moet worden dat deze alternatieve parkeerruimte structureel en duurzaam beschikbaar is op tijden dat het nodig is voor de parkeervraag van de ontwikkeling. Gebruikers van de ontwikkeling komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning. Tevens kan voor wat betreft de parkeerbehoefte van de bezoekers⁹ een beroep worden gedaan op de openbare ruimte als vervangende parkeerruimte. Daarbij moet, bij een afwijking van meer dan 10 parkeerplaatsen, uit onafhankelijk¹⁰ onderzoek blijken dat met de realisatie van het project de parkeerdruk in de directe omgeving¹¹ op het maatgevende moment in de week onder de 80% blijft. De kosten van dit onderzoek komen voor rekening van de vergunningaanvrager.

⁹ In de parkeernormentabel is van elke functie het aandeel bezoek weergegeven.

¹⁰ Een parkeeronderzoek uitgevoerd door deskundigen die geen band hebben met de gemeente of de aanvrager en door beide partijen worden geaccepteerd.

¹¹ De directe omgeving wordt bepaald door de acceptabele loopafstand (zie paragraaf 5.3).

- *OF: er bij een ontwikkeling in het A1-, A2- of B1-gebied meer fietsparkeerplaatsen dan de fietsparkeernorm worden gerealiseerd.*
In het A1-, A2- en B1-gebied geldt dat bij een ontwikkeling kan worden afgeweken van de parkeereis als extra fietsparkeerplaatsen (dus meer plaatsen dan normatief) worden gerealiseerd. Hierbij geldt dat voor elke autoparkeerplaats minder anderhalve fietsparkeerplaats meer gerealiseerd dient te worden. Deze substitutie is voor 10% van de parkeereis mogelijk. Gebruikers van de ontwikkeling komen in geen geval in aanmerking voor een parkeervergunning.
- *OF: er bij een woningbouwontwikkeling in het A1-, A2- of B1-gebied parkeerplaatsen voor deelauto's worden gerealiseerd.*
In het A1-, A2- en B1-gebied is het mogelijk om bij een woningbouwontwikkeling in plaats van reguliere autoparkeerplaatsen parkeerplaatsen voor commerciële deelauto's te realiseren. Een openbare parkeerplaats voor een deelauto vervangt vier reguliere autoparkeerplaatsen. Deze substitutie is voor maximaal 20% van de parkeereis mogelijk. Gebruikers van de ontwikkeling komen in geen geval in aanmerking voor een parkeervergunning.

5.2.3 Meer dan de maximumnorm

Het is denkbaar dat een aanvrager meer parkeercapaciteit wil realiseren dan de parkeereis die met de maximum parkeernorm is berekend. Dit kan als:

- er verkeerstechnisch en milieutechnisch geen bezwaar is tegen de extra verkeersbewegingen die als gevolg van de extra parkeercapaciteit kunnen optreden;
- de extra capaciteit bedoeld is ter vermindering van de parkeerdruk in de directe omgeving.¹²

De extra capaciteit dient als semi-openbare of (bij voorkeur) openbare parkeercapaciteit te worden vormgegeven, zodat ook anderen van deze parkeerplaatsen gebruik kunnen maken.

5.3 Maximale loopafstanden

Als maat voor de situering van de parkeerplaatsen ten opzichte van de functies dienen de maximale loopafstanden. Of de loopafstand acceptabel is hangt af van het motief van het bezoek aan het bestemmingsadres. In tabel 5.2 zijn de maximale loopafstanden voor de verschillende doelgroepen opgenomen. Deze afstanden gelden voor de kortste looproute over de openbare weg vanaf de ingang van het pand tot aan de parkeerplaats of de ingang van de parkeervoorziening. De afstand wordt bepaald met behulp van het programma Google Maps. De acceptatie van loopafstanden wordt mede bepaald door de aantrekkelijkheid van de looproute, de hoogte van de parkeertarieven, de parkeerduur en de concurrentiekracht van alternatieven zoals openbaar vervoer en fiets. Vandaar dat de maximaal acceptabele loopafstanden van de zones verschillend is.

¹² De directe omgeving wordt bepaald door de acceptabele loopafstand (zie paragraaf 5.3).

zone	wonen	werken en bezoek
A1 en A2	750 meter	1.000 meter
B1	250 meter	500 meter
B2	100 meter	250 meter
C1	50 meter	100 meter
C2	50 meter	100 meter

Tabel 5.2: Maximale loopafstanden (niet hemelsbreed)

5.4 Overgangsregeling parkeernormen

5.4.1 Bestaande bouwinitiatieven

Voor bestaande bouwinitiatieven is een overgangsregeling van toepassing. Deze houdt in dat de nieuwe autoparkeernorm nog niet wordt opgelegd bij:

- aanvragers die binnen een half jaar na een positief antwoord van de gemeente op een indicatieaanvraag voor het betreffende bouwplan een aanvraag omgevingsvergunning indienen;
- bouwplannen waarvoor reeds een aanvraag omgevingsvergunning is ingediend;
- bouwplannen op basis van een vastgesteld stedenbouwkundige programma's van eisen (SPVE) of Bouwenvelop (BE) met daarin opgenomen aantallen parkeerplekken.

5.4.2 Bijzondere projecten

Wanneer door de raad vastgestelde stedenbouwkundige of planologische kaders, waaronder een stedenbouwkundig programma van eisen, structuurvisie, een masterplan of een bestemmingsplan, zoals bestemmingsplan De Uithof, of daaraan gelijk te stellen kaders, zoals Leidsche Rijn Centrum of concrete bouwenveloppen, reeds afgewogen parkeernormen bevatten, blijven deze als toetsingskader gelden voor de bepaling van de parkeerbehoefte.

Voor het Stationsgebied wordt er, vanwege voortschrijdend inzicht, nadrukkelijk voor gekozen om dit nieuwe kader vast te stellen. Dit kader kan worden toegepast als maatwerk op het Structuurplan 2006 dat nog tot 2015 van kracht is, waarbij het enkel mogelijk is lagere parkeernormen toe te passen dan het Structuurplan voorschrijft.

6 AFSPRAKEN EN REALISATIE

Wanneer de parkeereis voor een ontwikkeling en de wijze waarop die gerealiseerd zal worden zijn bepaald, is het van belang dat de afspraken daarover nauwkeurig worden vastgelegd, zodat de bouwende partij aan de voorgestelde parkeeroplossing kan worden gehouden. Als bijvoorbeeld is afgesproken om een deel van de parkeereis op eigen terrein te voldoen en voor de overige parkeerplaatsen gebruik te maken van een privaat parkeerterrein in de buurt, moet een koopovereenkomst met kettingbeding aan de gemeente overlegd worden.

In de vast te leggen afspraken wordt ten minste op papier gezet:

- Welke ontwikkeling het betreft.
- Een berekening van de parkeerbehoefte.
- De parkeereis, met eventueel een toelichting wanneer de parkeereis lager is vastgesteld dan de berekende parkeerbehoefte.
- Bij de parkeereis wordt tevens een uitsplitsing gemaakt (indien van toepassing) naar aantal parkeerplaatsen voor wonen, werken en bezoek.
- De wijze waarop aan de parkeereis zal worden voldaan door de bouwende partij.
- Mogelijke consequenties voor de gebruiker van het pand. Een van de consequenties is in ieder geval dat de gebruikers nu en in de toekomst niet in aanmerking komen voor een gemeentelijke vergunning voor het parkeren op straat. Dit geldt ook voor locaties waar nog geen betaald parkeren geldt.¹³ Uitzondering hierop is de situatie dat parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden gerealiseerd.

Het vastleggen van parkeerafspraken voor ontwikkelingen geeft de gemeente de mogelijkheid om te kunnen controleren of de parkeeroplossingen worden gebruikt zoals ze zijn afgesproken. Maar het vastleggen van de afspraken gebeurt ook om geen onduidelijkheid te laten bestaan over situaties die zich in de toekomst kunnen voordoen.

¹³ De ontwikkelaar/eigenaar is verantwoordelijk voor het tijdig en actief informeren van (potentiële) gebruikers over het niet verkrijgen van parkeervergunningen als gebruiker van het betreffende pand. De gemeente vermeldt de beleidslijn op internet.

BIJLAGE B1: TABEL UTRECHTSE AUTO PARKEERNORMEN 2012

	functie	norm- grondslag	parkeernorm inclusief bezoekers										aandeel bezoek	
			A1 en A2		B1		B2		C1		C2			
			min	max	min	max	min	max	min	max	min	max		
wonen	woning boven 130 m² bvo	woning	0,98	1,50	1,11	1,50	1,30	1,50	1,50	1,75	1,70	2,00	0,3	1)
	woning 80 tot 120 m² bvo	woning	0,90	1,40	1,02	1,40	1,20	1,40	1,35	1,60	1,60	1,80	0,3	1)
	woning 55 tot 80 m² bvo	woning	0,83	1,20	0,94	1,20	1,10	1,20	1,20	1,40	1,30	1,50	0,25	1)
	woning tot 55 m² bvo	woning	0,38	0,80	0,43	0,80	0,50	0,80	0,60	0,80	0,60	0,80	0,2	1)
	geormerkte serviceflat/aanleunwoning	woning	0,15	0,60	0,17	0,60	0,20	0,60	0,20	0,60	0,80	1,30	0,2	2)
	geormerkte studentenhuurwoningen tot 45 m² bvo	woning	0,10	0,30	0,10	0,30	0,10	0,30	0,10	0,30	0,10	0,30	0,2	2) 3)
werken	kantoor	100 m² bvo	0,40	1,0	0,50	1,10	0,60	1,30	0,80	1,40	0,90	1,90	5%	4)
	bedrijfsverzamelgebouw/atelier	100 m² bvo	0,40	1,0	0,50	1,10	0,60	1,30	0,80	1,40	1,10	1,90	20%	4)
	arbeidsintensieve bezoekersextensieve bedrijven (industrie/laboratorium/werkplaats)	100 m² bvo	0,53	1,20	0,60	1,20	0,70	1,20	1,20	1,70	1,60	2,10	5%	
	arbeidsextensieve bezoekersextensieve bedrijven (loods/opslag/transportbedrijf)	100 m² bvo	0,15	0,3	0,17	0,3	0,2	0,3	0,3	0,5	0,6	0,7	5%	
winkels	detailhandel	100 m² bvo	2,03	3,70	2,30	3,70	2,70	3,70	2,90	4,90	3,60	5,60	90%	
	supermarkt	100 m² bvo	1,20	3,80	1,36	3,80	1,60	3,80	2,20	4,90	2,90	6,20	95%	
	commerciële dienstverlening	100 m² bvo	0,68	1,40	0,77	1,40	0,90	1,40	1,10	1,60	1,40	1,90	20%	
	grootschalige detailhandel	100 m² bvo	4,35	7,80	4,93	7,80	5,80	7,80	6,60	8,60	7,30	9,30	90%	
	bouwmarkt/tuincentrum/ winkelboulevard/meubelboulevard	100 m² bvo	0,60	2,60	0,68	2,60	0,80	2,60	1,20	3,00	1,70	3,40	90%	
vrije tijd	café/bar /cafetaria	100 m² bvo	3,00	6,00	3,40	6,00	4,00	6,00	4,00	6,00	5,00	7,00	90%	
	discotheek	100 m² bvo	1,20	5,60	1,36	5,60	1,60	5,60	5,20	9,20	8,70	12,70	99%	
	restaurant	100 m² bvo	6,00	10,00	6,80	10,00	8,00	10,00	8,00	10,00	12,00	14,00	80%	
	museum	100 m² bvo	0,23	0,50	0,26	0,50	0,30	0,50	0,50	0,70	0,90	1,00	95%	
	bibliotheek	100 m² bvo	0,08	0,50	0,09	0,50	0,10	0,50	0,40	0,70	0,60	1,00	95%	
	bioscoop/theater/schouwburg	100 m² bvo	0,75	8,20	0,85	8,20	1,00	8,20	3,00	8,70	5,00	10,40	95%	
	sporthal (binnen)	100 m² bvo	0,90	1,70	1,02	1,70	1,20	1,70	1,80	2,30	2,40	2,90	95%	5)
	sportveld (buiten)	ha. netto terrein	9,75	27,00	11,05	27,00	13,00	27,00	13,00	27,00	13,00	27,00	95%	
	dansstudio/sportschool/fitness	100 m² bvo	0,45	1,80	0,51	1,80	0,60	1,80	2,10	3,90	3,20	5,30	90%	
	evenementenhal/beursgebouw/ congresgebouw	100 m² bvo	2,25	4,00	2,55	4,00	3,00	4,00	4,00	6,00	5,00	7,00	99%	
	cultureel centrum/wijkgebouw	100 m² bvo	0,75	3,00	0,85	3,00	1,00	3,00	1,00	3,00	1,00	3,00	60%	
zorg	ziekenhuis	100 m² bvo	0,83	1,30	0,94	1,30	1,10	1,30	1,20	1,40	1,40	1,60	30%	6)
	verpleeg-/verzorgingstehuis	wooneenheid	0,38	0,70	0,43	0,70	0,50	0,70	0,50	0,70	0,50	0,70	60%	
	arts/maatschap/therapeut/consultatiebureau	behandel- kamer	0,53	1,90	0,60	1,90	0,70	1,90	0,90	2,20	1,10	2,60	55%	
	zpotheek	100 m² bvo	1,35	2,30	1,53	2,30	1,80	2,30	2,30	2,80	2,70	3,20	45%	
onderwijs	ROC	100 leerlingen	2,10	4,80	2,38	4,80	2,80	4,80	3,30	5,30	3,70	5,70	10%	
	hogeschool	100 leerlingen	4,13	9,50	4,68	9,50	5,50	9,50	6,10	10,10	6,60	10,60	75%	
	universiteit	100 leerlingen	6,45	12,60	7,31	12,60	8,60	12,60	10,20	14,20	11,30	15,30	50%	
	voorbereidend dagonderwijs (Vwo, Havo, Vmbo)	100 leerlingen	1,50	4,00	1,70	4,00	2,00	4,00	2,60	4,60	2,90	4,90	10%	
	basisonderwijs	leslokaal	0,38	1,00	0,43	1,00	0,50	1,00	0,50	1,00	0,50	1,00	0%	7)
	crèche/peuterspeelzaal/kinderdagverblijf	100 m² bvo	0,53	0,90	0,60	0,90	0,70	0,90	0,90	1,10	1,00	1,20	0%	
overig	hotel	10 kamers	0,83	3,70	0,94	3,70	1,10	3,70	1,90	5,40	3,60	7,30	75%	8)
	religiegebouw	gebedsplaats	0,08	0,20	0,09	0,20	0,10	0,20	0,10	0,20	0,10	0,20	100%	

Opmerkingen:

- 1) De woningoppervlakte betreft het totale bruto vloeroppervlak van de woning achter de voordeur, gemeten volgens de meetmethoden van NEN2580.
Gemeenschappelijke ruimten bij meergezinswoningen blijven dus buiten beschouwing. De NEN-norm beschouwt ook de 'parkeerruimte' als onderdeel van de BVO. In afwijking hiervan wordt deze ruimte niet gezien als oppervlak van de woning achter de voordeur en telt deze dus niet mee.
- 2) Indien de minimum norm lager ligt dan 0,2, geldt dat het aandeel bezoek gelijk is aan de minimum norm.
- 3) Een geormerkte studentenwoning is een woning met een campuscontract of een woning die verhuurd wordt door een toegelaten instantie conform de woningwet. De minimum parkeernorm is ten opzichte van het CROW verlaagd conform de afspraak in het Landelijk Actieplan Studentenhuisvesting.
- 4) De parkeernorm is gebaseerd op regulier kantoorgebruik, oftewel op circa 25–35 m² bvo per medewerker. Ontwikkelingen met Het Nieuwe Werken laten een intensiever gebruik zien, wat maatwerk in de maximum parkeernorm kan vragen. Als dit aantoonbaar het geval is, kan ontheffing op het realiseren van meer parkeerplaatsen dan de maximum parkeernorm aangevraagd worden (zie paragraaf 5.2.3).
- 5) bij sporthal met wedstrijdfunctie: + 0,1–0,2 parkeerplaats per bezoekersplaats
- 6) bij vaste bezoektijden bovengrens hanteren
- 7) exclusief Kiss & Ride
- 8) Dit betreft alleen het hoteldeel en is dus exclusief eventuele congres- en vergaderfaciliteiten.

De parkeereis dient met twee cijfers achter de komma te worden berekend. De uiteindelijke parkeereis wordt afgerond: bij 0,50 of hoger naar boven en anders naar beneden.

Voor ontwikkelingen in het A1-, A2- en B1-gebied die onder de drempelwaarde van 1.500 m² bvo vallen, geldt een minimum parkeernorm van 0 (in het B1-gebied alleen voor het bezoekersdeel van de parkeereis), zie paragraaf 5.1.