

Richtlijnen voor parkeernormen

Gemeentelijke invulling CROW publicatie 381:
Toekomstbestendig parkeren: van parkeerkcijfers naar parkeernormen

Vastgesteld op 19 februari 2019

Projectleider
Afdeling
Datum

Anouk Mulder
Mens en Omgeving
13 februari 2019

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1	Waarom parkeernormen	4
1.2	Aanleiding	4
2	Parkeernormen	5
2.1	Stedelijkheidsgraad	5
2.2	Gebiedsindeling	5
2.3	Parkeernormen wonen	6
2.4	Parkeernormen werken	7
2.5	Parkeernormen overige functies	8
3	Toepassing	13
3.1	Dubbelgebruik van parkeerplaatsen	13
3.2	Sloop/nieuwbouw of functiewijziging	13
3.3	Parkeerplaatsen op eigen terrein	14
3.4	Parkeren niet op eigen terrein	14
3.5	Meer dan de parkeernorm	14
3.6	Minder dan de parkeernorm	15
3.7	Acceptabele loopafstanden	16
3.8	Vastleggen oplossing	16
	Bijlage 1: kaarten gebiedsindeling	18

1 Inleiding

1.1 Waarom parkeernormen

Parkeernormen zijn bedoeld om te garanderen dat bij nieuwe (bouw)projecten voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Door parkeernormen vast te leggen weten projectontwikkelaars waar zij aan toe zijn en voorkomen we dat nieuwe functies leiden tot parkeertekorten of parkeeroverlast in bestaande centrum- en woongebieden. In bestemmingsplannen dient naar deze nota te worden verwezen. Dat biedt de juridische basis om bij nieuwe of gewijzigde functies te toetsen of de parkeersituatie (nog) voldoet. Parkeernormen zijn echter niet toepasbaar voor bestaande situaties: alleen in het kader van een bestemmingsplan of de aanvraag van een (bouw)vergunning kan getoetst worden aan de vigerende parkeerregeling.

1.2 Aanleiding

De gemeenteraad van Gooise Meren heeft op 28 juni 2017 de geharmoniseerde parkeerregeling vastgesteld. De noodzaak van het ook vaststellen van de richtlijnen voor parkeernormen ligt onder andere bij het verlopen van het overgangsrecht van bestemmingsplannen. Eind 2014 is de Woningwet gewijzigd waarbij is bepaald dat een groot deel van de bouwverordening op 1 juli 2018 van rechtswege is komen te vervallen. Vandaar dat besloten is om voor het gehele gemeentelijk grondgebied de parkeernormen met een paraplubestemmingsplan vast te leggen. De CROW normering die in dit document wordt beschreven dient als richtlijn. De voormalige gemeente Bussum heeft eerder parkeernormen in de nota 'Parkeernormen Bussum 2013' vastgelegd. In Naarden en Muiden zijn tot nu toe geen gemeentelijke parkeernormen vastgelegd, maar werd verwezen naar landelijke parkeerkencijfers van het CROW (landelijk kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur). Deze zijn vastgelegd in publicatie 381 van het CROW: "Toekomstbestendig parkeren: van parkeerkencijfers naar parkeernormen" (december 2018). Het is bovendien wettelijk verplicht om binnen twee jaar na fusie regels en tarieven voor parkeren te harmoniseren (Wet algemene regels herindeling). Aangezien de fusie inmiddels meer dan twee jaar geleden heeft plaatsgevonden, zijn de voormalige nota's en regelingen niet meer van kracht.

2 Parkeernormen

De gemeente Gooise Meren kiest met betrekking tot de gemeentelijke parkeernormering voor een exacte overname van de meest recente parkeerkencijfers van CROW (publicatie 381, dec. 2018). Zodoende kan gesteld worden dat de cijfers in deze nota niet zijn gebaseerd op beleidsmatige keuzes, maar op ervaringscijfers van het CROW die aansluiten bij de ruimtelijke kenmerken van de gemeente Gooise Meren. De nota 'Richtlijnen voor parkeernormen' is een beleidsarm document.

2.1 Stedelijkheidsgraad

Bij de parkeerkencijfers van het CROW wordt onderscheid gemaakt naar 'stedelijkheidsgraad': naarmate een gemeente meer stedelijk is, kunnen lagere parkeernormen worden toegepast¹.

De stedelijkheidsgraad is door het CBS (<http://stattline.cbs.nl>) gedefinieerd op basis van de 'omgevingsadressendichtheid' (het gemiddeld aantal andere adressen dat binnen een cirkel van één kilometer rondom elk adres te vinden is). Volgens deze definitie is Bussum sterk stedelijk, Naarden matig stedelijk en Muiden niet stedelijk. De 'omgevingsadressendichtheid' alléén zegt echter niet alles over de stedelijkheid van een gemeente. Daarvoor moet ook gekeken worden naar:

- de aanwezigheid en de omvang van voorzieningen in de nabijheid;
- de beschikbaarheid en de kwaliteit van openbaar vervoer;
- het gemiddeld autobezit.

Als de gemeente Gooise Meren wordt vergeleken met andere gemeenten, komt de kwalificatie 'matig stedelijk' het beste overeen met het voorzieningenniveau, de bereikbaarheid per openbaar vervoer en autobezit in de gemeente.

2.2 Gebiedsindeling

Het CROW maakt onderscheid in vier verschillende zones:

- centrum;
- schil centrum;
- rest bebouwde kom;
- buitengebied.

In het centrum zijn de parkeerkencijfers van het CROW het laagst en naarmate men verder van het centrum komt, worden de parkeerkencijfers hoger. Daarvoor zijn twee belangrijke redenen:

- het centrumgebied is vanwege zijn (centrale) ligging en voorzieningen beter bereikbaar met andere vormen van vervoer dan de auto;
- in veel centra is sprake van gereguleerd parkeren (zoals betaald parkeren) waardoor het aantrekkelijker wordt om niet met de auto, maar bijvoorbeeld met de fiets naar het centrum te komen.

Tabel 2.1: Gebiedsindeling parkeernormen

Zone	Omschrijving zone (zie ook kaarten bijlage 1)	Toe te passen CROW-parkeerkencijfers
A	centrum Bussum (betaald parkeren)	'centrum'
B	- schil rond centrum Bussum (gereguleerd parkeren) - stationsgebied Naarden (gereguleerd parkeren) - vesting Muiden (betaald/gereguleerd parkeren)	'schil centrum'
C	rest bebouwde kom + vesting Naarden	'rest bebouwde kom'
D	gebied buiten bebouwde kom	'buitengebied'

¹ Een lage parkeernorm wil zeggen dat bij een nieuwe functie per (oppervlakte)eenheid een laag aantal parkeerplaatsen nodig is. Hoe hoger de parkeernorm, hoe meer parkeerplaatsen nodig zijn per (oppervlakte)eenheid.

Richtlijnen voor parkeernormen

Toekomstbestendig parkeren: van parkeerkencijfers naar parkeernormen

De begrenzing van het centrum van Bussum is gelijk aan het gebied waarbinnen men parkeervergunningen kan kopen die geldig zijn op de betaalde parkeerplaatsen in het centrum. Voor de schil zijn ook parkeervergunningen te koop, maar deze zijn alleen geldig op vergunning-parkeerplaatsen.

Als in de toekomst de grenzen van gebieden met betaald parkeren of vergunninghoudersparkeren wijzigingen, worden ook de grenzen van de hiervoor genoemde zones (A en B) dienovereenkomstig aangepast.

2.3 Parkeernormen wonen

De tabel 2.2 genoemde range van normen is een samenvatting van de in de CROW-publicatie 381, "Toekomstbestendig parkeren: van parkeerkencijfers naar parkeernormen" weergegeven parkeercijfers.

Tabel 2.2: Parkeernormen wonen

	Centrum Bussum			Schil Bussum, stationsgebied Naarden, vesting Muiden			Rest bebouwde kom			buitengebied			Eenheid	Aandeel bezoekers
	min.	max.	gem.	min.	max.	gem.	min.	max.	gem.	min.	max.	gem.		
Koop vrijstaand	1,4	2,2	1,8	1,5	2,3	1,9	1,8	2,6	2,2	2,0	2,8	2,4	per woning	0,3 pp
Koop twee-onder- een-kap	1,3	2,1	1,7	1,4	2,2	1,8	1,7	2,5	2,1	1,8	2,6	2,2	per woning	0,3 pp
Koop tussenhoek	1,1	1,9	1,5	1,3	2,1	1,7	1,5	2,3	1,9	1,6	2,4	2,0	per woning	0,3 pp
Koop, etage, duur	1,2	2,0	1,6	1,3	2,1	1,7	1,6	2,4	2,0	1,7	2,5	2,1	per woning	0,3 pp
Koop, etage, midden	1,0	1,8	1,4	1,2	2,0	1,6	1,4	2,2	1,8	1,5	2,3	1,9	per woning	0,3 pp
Koop, etage, goedkoop	0,9	1,7	1,3	1,0	1,8	1,4	1,2	2,0	1,6	1,2	2,0	1,6	per woning	0,3 pp
Huurhuis, vrije sector	1,1	1,9	1,5	1,3	2,1	1,7	1,5	2,3	1,9	1,6	2,4	2,0	per woning	0,3 pp
Huurhuis, sociale huur	0,9	1,7	1,3	1,0	1,8	1,4	1,2	2,0	1,6	1,2	2,0	1,6	per woning	0,3 pp
Huur, appartement, duur	1,0	1,8	1,4	1,2	2,0	1,6	1,4	2,2	1,8	1,5	2,3	1,9	per woning	0,3 pp
Huur, appartement, midden/goedkoop	0,7	1,5	1,1	0,8	1,6	1,2	1,0	1,8	1,4	1,0	1,8	1,4	per woning	0,3 pp
Kamerverhuur, zelfstandig (niet- studenten)	0,5	0,6	0,5	0,6	0,7	0,6	0,6	0,8	0,7	0,6	0,8	0,7	per kamer	0,2 pp
Kamerverhuur studenten (niet- zelfstandig)	0,2	0,3	0,2	0,2	0,3	0,2	0,2	0,3	0,2	0,2	0,3	0,2	per kamer	0,2 pp
Serviceflat	0,8	1,3	1,0	0,9	1,3	1,1	0,9	1,3	1,1	1,0	1,4	1,2	per woning	0,3 pp
Kleine eenpersoonswoning (tiny house, meestal grondgebonden)	0,5	0,6	0,6	0,6	0,7	0,7	0,6	0,8	0,7	0,6	0,8	0,7	per kamer	0,3 pp

bron: crow, december 2018

Richtlijnen: er wordt altijd uitgegaan van het gemiddelde van de waardes. Aanpassen naar boven of beneden gebeurt mogelijk alleen op basis van een duidelijke en transparante onderbouwing en door middel van een aantoonbaar parkeeronderzoek.

Richtlijnen voor parkeernormen

Toekomstbestendig parkeren: van parkeerkencijfers naar parkeernormen

2.4 Parkeernormen werken

De tabel 2.3 genoemde range van normen is een samenvatting van de in de CROW-publicatie 381, "Toekomstbestendig parkeren: van parkeerkencijfers naar parkeernormen" weergegeven parkeercijfers.

Tabel 2.3: Parkeernormen werken

	Centrum Bussum			Schil Bussum, stationsgebied Naarden, vesting Muiden			Rest bebouwde kom			Buitengebied			Eenheid	Aandeel bezoekers
	min	max	gem	min	max	gem	min.	max	gem	min	max	gem		
Kantoor (zonder baliefunctie)	1,3	1,8	1,5	1,7	2,2	1,9	1,8	2,3	2,0	2,3	2,8	2,5	100 m ² bvo	5%
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	1,8	2,3	2,0	2,1	2,6	2,3	2,6	3,1	2,8	3,3	3,8	3,5	100 m ² bvo	20%
Bedrijf arbeidsintensief/ bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats) ²	1,3	1,8	1,6	1,7	2,2	1,9	2,1	2,6	2,3	2,1	2,6	2,3	100 m ² bvo	5%
Bedrijf arbeidsextensief/ bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf) ³	0,4	0,9	0,6	0,6	1,1	0,8	0,8	1,3	1,0	0,8	1,3	1,0	100 m ² bvo	5%
Bedrijfsverzamelgebouw ⁴	1,0	1,5	1,2	1,3	1,8	1,5	1,6	2,1	1,8	1,7	2,2	1,9	100 m ² bvo	

Bron: crow, december 2018

Richtlijnen: er wordt altijd uitgegaan van het gemiddelde van de waardes. Aanpassen naar boven of beneden gebeurt mogelijk alleen op basis van een duidelijke en transparante onderbouwing en door middel van een aantoonbaar parkeeronderzoek.

² Exclusief vrachtwagenparkeren

³ Exclusief vrachtwagenparkeren

⁴ Gelijkwaardige mix van kantoren (zonder baliefunctie), arbeidsextensieve en arbeidsintensieve bedrijven

2.5 Parkeernormen overige functies

Voor de parkeernormen van de overige functies worden opnieuw de CROW-parkeercijfers (december 2018) toegepast voor matig stedelijk gebied.

Tabel 2.4: Parkeernormen overige functies

	Centrum Bussum			Schil Bussum, stationsgebied Naarden, vesting Muiden			Rest bebouwde kom			Buitengebied			Eenheid	Aandeel bezoek
	min	max	gem	min	max	gem	min	max	gem	min	max	gem		
Winkels														
Buurtsupermarkt	0,9	2,9	1,9	1,7	3,7	2,7	2,5	4,5	3,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	100 m ² bvo	89%
Fullservice supermarkt	2,1	4,5	3,3	3,0	5,7	4,4	4,0	6,4	5,2	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	100 m ² bvo	93%
Grote supermarkt (XL)	5,0	7,0	6,0	5,9	7,9	6,9	6,7	8,7	7,7	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	100 m ² bvo	84%
Groothandel specialist	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	4,9	6,4	5,7	4,9	6,9	5,9	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	100 m ² bvo	80%
Groothandel algemeen	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	5,4	7,4	6,4	5,4	7,4	6,4	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	100 m ² bvo	80%
Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum 20.000-30.000 inwoners	2,8	4,1	3,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	100 m ² bvo	82%
Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum 30.000-50.000 inwoners	3,0	4,0	3,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	100 m ² bvo	88%
Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum 50.000-100.000 inwoners	3,3	4,3	3,8	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	100 m ² bvo	92%
Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum 100.000-175.000 inwoners	3,4	4,4	3,9	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	100 m ² bvo	96%
Centra														
Buurt- en dorpscentrum	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	2,1	4,1	3,1	2,7	4,7	3,7	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	100 m ² bvo	72%
Wijkcentrum (klein)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	2,7	4,7	3,7	3,5	5,5	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	100 m ² bvo	76%
Wijkcentrum (gemiddeld)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	3,4	5,4	4,4	4,1	6,1	5,1	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	100 m ² bvo	79%
Wijkcentrum (groot)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	3,8	5,8	4,8	4,7	6,7	5,7	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	100 m ² bvo	81%
Stadsdeelcentrum	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	4,2	6,2	5,2	5,3	7,3	6,3	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	100 m ² bvo	85%
Meubel- en bouwmarkten														
Woonwarenhuis (zeer groot)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	4,3	5,8	5,0	4,4	5,9	5,1	100 m ² bvo	95%
Meubelboulevard/ woonboulevard	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1,8	2,3	2,0	2,1	2,6	2,3	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	100 m ² bvo	93%

Richtlijnen voor parkeernormen

Toekomstbestendig parkeren: van parkeerkecijfers naar parkeernormen

	Centrum Bussum			Schil Bussum, stationsgebied Naarden, vesting Muiden			Rest bebouwde kom			Buitengebied			Eenheid	Aandeel bezoek
Winkelboulevard	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	3,5	4,0	3,7	3,9	4,4	3,1	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	100 m ² bvo	94%
Outletcentrum	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	8,2	10,2	9,2	9,1	11,1	10,1	9,4	11,4	10,4	100 m ² bvo	94%
Bouwmarkt	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1,6	2,1	1,8	2,1	2,6	2,3	2,2	2,7	2,4	100 m ² bvo	87%
Tuincentrum	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	2,0	2,5	2,2	2,3	2,8	2,5	2,6	3,1	2,8	100 m ² bvo	89%
Groencentrum	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	2,0	2,5	2,2	2,3	2,8	2,5	2,6	3,1	2,8	100 m ² bvo	89%
Culturele-, sport- en kindervoorzieningen														
Bibliotheek	0,2	0,7	0,4	0,5	1,0	0,7	0,9	1,4	1,1	1,1	1,6	1,3	100 m ² bvo	97%
Museum ⁵	0,5	0,7	0,6	0,7	0,9	0,8	1,0	1,2	1,1	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	100 m ² bvo	95%
Bioscoop ⁶	2,2	4,2	3,2	7,0	9,0	8,0	10,2	12,2	11,2	12,7	14,7	13,7	100 m ² bvo	94%
Filmhuis ⁷	1,6	3,6	2,6	4,3	6,3	5,3	6,9	8,9	7,9	8,9	10,9	9,9	100 m ² bvo	97%
Theater/ schouwburg ⁸	5,9	8,9	7,4	6,5	9,5	8,0	8,3	11,3	9,8	10,5	13,5	12,0	100 m ² bvo	87%
Musicaltheater ⁹	2,4	3,4	2,9	2,9	3,9	3,4	3,5	4,5	4,0	4,6	5,6	5,1	100 m ² bvo	86%
Casino	5,2	6,2	5,7	5,6	6,6	6,1	6,0	7,0	6,5	7,5	8,5	8,0	100 m ² bvo	86%
Bowlingcentrum	1,1	2,1	1,6	1,8	2,8	2,3	2,3	3,3	2,8	2,3	3,3	2,8	bowlingbaan	89%
Biljart-/ snookercentrum	0,6	1,1	0,8	0,9	1,4	1,1	1,1	1,6	1,3	1,5	2,0	1,7	per tafel	87%
Dansstudio	1,1	2,1	1,6	3,4	4,4	3,9	5,0	6,0	5,5	6,9	7,9	7,4	100 m ² bvo	93%
Fitnessstudio/ sportschool	0,9	1,9	1,4	2,9	3,9	3,4	4,3	5,3	4,8	6,0	7,0	6,5	100 m ² bvo	87%
Fitnesscentrum	1,2	2,2	1,7	4,0	5,0	4,5	5,8	6,8	6,3	6,9	7,9	7,4	100 m ² bvo	90%
Wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	8,8	9,8	9,3	9,8	10,8	10,3	100 m ² bvo	99%
Sauna, hammam	2,0	3,0	2,5	4,1	5,1	4,6	6,2	7,2	6,7	6,8	7,8	7,3	100 m ² bvo	99%
Sporthal	1,3	1,8	1,5	1,9	2,4	1,6	2,6	3,1	2,8	3,2	3,7	3,4	100 m ² bvo	96%
Sportzaal ¹⁰	0,9	1,4	1,1	1,7	2,2	1,9	2,5	3,0	2,7	3,3	3,8	3,5	100 m ² bvo	94%
Tennishal	0,2	0,4	0,3	0,3	0,5	0,4	0,4	0,6	0,5	0,4	0,6	0,5	100 m ² bvo	87%

⁵ Van deze functie kunnen alleen globale parkeerkecijfers gegeven worden. Bij het toepassen van deze cijfers moet een forse marge in acht worden genomen.

⁶ 1 zitplaats is ongeveer 3 m² bvo. Bij bioscopen moet voor parkeren rekening worden gehouden met een eventuele overlap tussen twee voorstellingen (+40%). Gegeven kengetallen betreffen de drukste voorstelling op de drukste dag van de drukste maand

⁷ 1 zitplaats is ongeveer 3 m² bvo. Bij filmhuizen moet voor parkeren rekening worden gehouden met een eventuele overlap tussen twee voorstellingen (+20%). Gegeven kengetallen betreffen de drukste voorstelling op de drukste dag van de drukste maand

⁸ 100 zitplaatsen is 300 m² bvo

⁹ 100 zitplaatsen is 840 m² bvo

¹⁰ Let op bij grotere aantallen bezoekers zijn de kecijfers te laag

Richtlijnen voor parkeernormen

Toekomstbestendig parkeren: van parkeerkcijfers naar parkeernormen

	Centrum Bussum			Schil Bussum, stationsgebied Naarden, vesting Muiden			Rest bebouwde kom			Buitengebied			Einheid	Aandeel bezoek
Squashhal	1,5	1,7	1,6	2,3	2,5	2,4	2,6	2,8	2,7	3,1	3,3	3,2	100 m ² bvo	84%
Zwembad overdekt ¹¹	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	9,7	11,7	10,7	10,5	12,5	11,5	12,3	14,3	13,3	100 m ² bassin	97%
Zwembad openlucht ¹²	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	9,1	11,1	10,1	11,9	13,9	12,9	14,8	16,8	15,8	100 m ² bassin	99%
Zwemparadijs	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	3,0	5,0	4,0	3,0	5,0	4,0	100 m ² bassin	99%
Sportveld ¹³	13,0	27,0	20,0	13,0	27,0	20,0	13,0	27,0	20,0	13,0	27,0	20,0	ha netto terrein	95%
Stadion ¹⁴	0,04	0,2	0,12	0,04	0,2	0,12	0,04	0,2	0,12	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	zitplaats	99%
Kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)	1,0	1,5	1,2	1,3	1,8	1,5	1,6	2,1	1,8	1,8	2,3	2,0	100 m ² bvo	98%
Kunstijsbaan (400 meter)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	2,0	2,5	2,2	2,3	2,8	2,5	2,5	3,0	2,7	100 m ² bvo	98%
Ski- en snowboardhal ¹⁵	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	2,3	2,8	2,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	100 m ² sneeuw (excl. oefenpiste)	98%
Jachthaven ¹⁶	0,5	0,7	0,6	0,5	0,7	0,6	0,5	0,7	0,6	0,5	0,7	0,6	ligplaats	
Golfoefencentrum (pitch en putt) ¹⁷	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	49,1	53,1	51,1	54,2	58,2	56,2	centrum	93%
Golfbaan (18 holes) ¹⁸	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	86,0	106,0	96,0	108,3	128,3	118,3	18 holes, 60ha	98%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), gemiddeld en kleiner	0,6	5,6	3,1	1,4	6,4	3,9	2,2	7,2	4,7	2,6	7,6	5,1	100 m ² bvo	97%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), groot	1,2	6,2	3,7	2,1	7,1	4,6	3,1	8,1	5,6	3,6	8,6	6,1	100 m ² bvo	98%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), zeer groot	2,4	5,4	3,9	3,4	6,4	4,9	4,3	7,3	5,8	4,9	7,9	6,4	100 m ² bvo	98%
Kinderboerderij (stadsboerderij)	0,6	5,6	3,1	1,4	6,4	3,9	2,2	7,2	4,7	2,6	7,6	5,1	Gemiddelde boerderij	97%
Manege (paarden houderij)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,3	0,5	0,4	box	90%
Dierenpark	4,0	12,0	8,0	4,0	12,0	8,0	4,0	12,0	8,0	4,0	12,0	8,0	ha. netto terrein	99%
Attractie- en pretpark	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	4,0	12,0	8,0	4,0	12,0	8,0	ha. netto terrein	99%

¹¹ Parkeerkcijfers combinatie zwembad overdekt en openlucht: bereken via verhouding bassin overdekt en openlucht aan de hand van de kencijfers overdekt per 100 m² bassin en kencijfers openlucht per 100 m² bassin

¹² Parkeerkcijfers combinatie zwembad overdekt en openlucht: bereken via verhouding bassin overdekt en openlucht aan de hand van de kencijfers overdekt per 100 m² bassin en kencijfers openlucht per 100 m² bassin

¹³ Van deze functie kunnen alleen globale parkeerkcijfers gegeven worden. Bij het toepassen van deze cijfers moet en forse marge in acht worden genomen. Parkeerkcijfers zijn exclusief kantine, kleedruimte, oefenveldje en toiletten

¹⁴ Van deze functie kunnen alleen globale parkeerkcijfers gegeven worden. Bij het toepassen van deze cijfers moet en forse marge in acht worden genomen

¹⁵ Van deze functie kunnen alleen globale parkeerkcijfers gegeven worden. Bij het toepassen van deze cijfers moet en forse marge in acht worden genomen

¹⁶ Van deze functie kunnen alleen globale parkeerkcijfers gegeven worden. Bij het toepassen van deze cijfers moet en forse marge in acht worden genomen

¹⁷ Uitgaande van een omvang van circa 6 ha

¹⁸ Een 18-hols golfbaan is gemiddeld 60-70 ha groot

Richtlijnen voor parkeernormen

Toekomstbestendig parkeren: van parkeerkecijfers naar parkeernormen

	Centrum Bussum			Schil Bussum, stationsgebied Naarden, vesting Muiden			Rest bebouwde kom			Buitengebied			Eenheid	Aandeel bezoek
Volkstuin	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1,1	1,4	1,2	1,2	1,5	1,3	1,3	1,6	1,4	10 tuinen	100%
Plantentuin (botanische tuin)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	5,0	10,0	7,5	8,0	13,0	10,5	11,0	16,0	13,5	gemiddelde tuin	99%
Toerisme en recreatie														
Camping	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1,1	1,3	1,2	standplaats	90%
Bungalowpark (huisjescomplex)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1,6	1,8	1,7	2,0	2,2	2,1	bungalow	91%
1* hotel	0,3	0,5	0,4	0,7	0,9	0,8	2,3	2,5	2,4	4,4	4,6	4,5	10 kamers	77%
2* hotel	1,1	1,6	1,3	2,0	2,5	2,2	3,8	4,3	4,0	6,0	6,5	6,2	10 kamers	80%
3* hotel	1,6	2,6	2,1	2,8	3,8	3,3	4,5	5,5	5,0	6,3	7,3	6,8	10 kamers	77%
4* hotel	2,9	3,9	3,4	4,6	5,6	5,1	6,7	7,7	7,2	8,5	9,5	9,0	10 kamers	73%
5* hotel	4,5	6,1	5,3	7,1	8,7	7,9	9,8	11,4	10,6	11,8	13,4	12,6	10 kamers	65%
Café, bar, cafetaria	4,0	6,0	5,0	4,0	6,0	5,0	5,0	7,0	6,0	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	100 m ² bvo	
Restaurant	8,0	10,0	9,0	8,0	10,0	9,0	12,0	14,0	13,0	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	100 m ² bvo	
Discotheek	4,9	8,9	6,9	11,9	15,9	13,9	18,8	22,8	20,8	18,8	22,8	20,8	100 m ² bvo	99%
Evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw	4,0	7,0	5,5	5,0	8,0	6,5	6,0	11,0	8,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	100 m ² bvo	99%
Gezondheidszorg														
Huisartsenpraktijk	1,8	2,3	2,0	2,2	2,7	2,4	2,7	3,2	2,9	3,0	3,5	3,2	behandelkamer	57%
Apotheek	2,0	2,5	2,2	2,5	3,0	2,7	2,9	3,4	3,1	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	apothek	45%
Fysiotherapiepraktijk	1,0	1,5	1,2	1,2	1,7	1,4	1,5	2,0	1,7	1,7	2,2	1,9	behandelkamer	57%
Consultatiebureau	1,1	1,6	1,3	1,3	1,8	1,5	1,6	2,1	1,8	1,9	2,4	1,1	behandelkamer	50%
Consultatiebureau voor ouderen	1,2	1,4	1,3	1,5	1,7	1,6	1,8	2,0	1,9	2,1	2,3	2,2	behandelkamer	38%
Tandartsenpraktijk (-centrum)	1,3	1,8	1,5	1,7	2,2	1,9	2,1	2,6	2,3	2,4	2,9	2,6	behandelkamer	47%
Gezondheidscentrum	1,3	1,8	1,5	1,6	2,1	1,8	1,9	2,4	2,1	2,2	2,7	2,4	behandelkamer	55%
Ziekenhuis ⁴⁹	1,3	1,5	1,4	1,5	1,7	1,6	1,6	1,8	1,7	1,9	2,1	2,0	100 m ² bvo	29%
Crematorium	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	25,1	35,1	30,1	25,1	35,1	30,1	(deels) gelijktijdige plechtigheid	99%

⁴⁹ Let op: de weergegeven kengetallen gelden voor een gemiddeld ziekenhuis. Een gedetailleerde parkeerberekening is mogelijk door gebruik te maken van de volgende parkeerkecijfers:

- Bezoekers van klinische patiënten: 0,5 p.p. per bed bij beperkt aantal bezoeken per dag. 0,25 p.p. per bed bij gespreide bezoektijden
- Dagverplegings- respectievelijk deeltijdbehandeling patiënten: 0,5 p.p. per bed respectievelijk plaats
- Medewerkers: 0,25 p.p. per formatieplaats (voor elke ambulante behandelaar 1 parkeerplaats)

Richtlijnen voor parkeernormen

Toekomstbestendig parkeren: van parkeerkcijfers naar parkeernormen

	Centrum Bussum			Schil Bussum, stationsgebied Naarden, vesting Muiden			Rest bebouwde kom			Buitengebied			Eenheid	Aandeel bezoek
	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.								
Begraafplaats	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	26,6	36,6	31,6	26,6	36,6	31,6	(deels) gelijktijdige plechtigheid	97%
Penitentiaire inrichting	1,4	1,9	1,6	1,9	2,4	2,1	3,0	3,5	3,2	3,4	3,9	3,6	10 cellen	37%
Religiegebouw ²⁰	0,1	0,2	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1	0,2	0,1	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	zitplaats	
Verpleeg- en verzorgingstehuis ²¹	0,5	0,7	0,6	0,5	0,7	0,6	0,5	0,7	0,6	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	wooneenheid	60%
Onderwijs														
Crèche/ kinderdagverblijf ²²	0,9	1,1	1,0	1,1	1,3	1,2	1,3	1,5	1,4	1,4	1,6	1,5	100 m ² bvo	0%
Basisonderwijs ²³	0,5	1,0	0,7	0,5	1,0	0,7	0,5	1,0	0,7	0,5	1,0	0,7	leslokaal	
Middelbare school ²⁴	2,7	4,7	3,7	3,5	5,5	4,5	3,9	5,9	4,9	3,9	5,9	4,9	100 leerlingen	11%
ROC ²⁵	3,7	5,7	4,7	4,4	6,4	5,4	4,8	6,8	5,8	4,9	6,9	5,9	100 leerlingen	7%
Hogeschool ²⁶	7,3	11,3	9,3	8,0	12,0	10,0	8,7	12,7	10,7	8,9	12,9	10,9	100 leerlingen	72%
Universiteit ²⁷	11,2	15,2	13,2	13,2	17,2	15,2	14,5	18,5	16,5	14,8	18,8	16,8	100 studenten	48%
Avondonderwijs ²⁸	3,5	5,5	4,5	4,6	6,6	5,6	5,8	7,8	6,8	9,5	11,5	10,5	10 studenten	95%

bron: crow, 2018

Richtlijnen: er wordt altijd uitgegaan van het gemiddelde van de waardes. Aanpassen naar boven of beneden gebeurt mogelijk alleen op basis van een duidelijke en transparante onderbouwing en door middel van een aantoonbaar parkeeronderzoek.

²⁰ Van deze functie kunnen alleen globale parkeerkcijfers gegeven worden. Bij het toepassen van deze cijfers moet en forse marge in acht worden genomen

²¹ Van deze functie kunnen alleen globale parkeerkcijfers gegeven worden. Bij het toepassen van deze cijfers moet en forse marge in acht worden genomen. Parkeerkcijfers zijn inclusief parkeren voor personeel.

²² Exclusief kiss & ride

²³ Exclusief kiss & ride

²⁴ Bezoekers zijn leerlingen

²⁵ Bezoekers zijn leerlingen

²⁶ Bezoekers zijn studenten

²⁷ Bezoekers zijn studenten

²⁸ Bezoekers zijn studenten

3 Toepassing

3.1 Dubbelgebruik van parkeerplaatsen

Met behulp van de parkeernormen wordt de parkeerbehoefte van een ontwikkeling berekend. Aan de hand van de soort, de omvang en de parkeernorm(en) van deze ontwikkeling wordt een benodigd aantal parkeerplaatsen berekend. Indien binnen de ontwikkeling verschillende functies worden gerealiseerd, is het mogelijk 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 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-publicatie 381. Om de mogelijkheden voor dubbelgebruik te bepalen worden de aanwezigheidspercentages gehanteerd, die in tabel 3.1 zijn vermeld.

Tabel 3.1: Aanwezigheidspercentages

functie	werkdag	werkdag	werkdag	werkdag	koop-	zaterdag-	zaterdag-	zondag-
	ochtend	middag	avond	nacht	avond	middag	avond	middag
woningen bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	80%	70%
kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	0%	5%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	0%	0%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	100%	0%	0%
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	100%	0%	0%
supermarkt	30%	60%	40%	0%	80%	100%	40%	0%
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	100%	100%	100%	75%
sportfunctie buiten	25%	25%	50%	0%	50%	100%	25%	100%
bioscoop/theater/podium	5%	25%	90%	0%	90%	40%	100%	40%
sociaal medisch	100%	75%	10%	0%	10%	10%	10%	10%
verpleeghuis/serviceflat	100%	100%	50%	25%	50%	100%	100%	100%
ziekenhuis patiënten/bezoekers	60%	100%	60%	5%	60%	60%	60%	60%
ziekenhuis medewerkers	75%	100%	40%	25%	40%	40%	40%	40%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	100%	0%	0%	0%

bron: crow, december 2018

3.2 Sloop/nieuwbouw of functiewijziging

Bij de berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen wordt rekening gehouden met de parkeervraag van de bestaande situatie. Dit betekent dat in het geval van sloop/nieuwbouw of functiewijziging eerst de parkeerbehoefte van de laatste feitelijk bestaande (te vervallen) functies wordt bepaald met behulp van de parkeernormen en -indien van toepassing- aanwezigheidspercentages uit deze nota. Deze parkeerbehoefte mag vervolgens worden afgetrokken van de parkeerbehoefte in de nieuwe situatie. Dit geldt echter alléén als het gebouw de laatste vijf jaar nog legaal gebruikt is. Als een gebouw of terrein meer dan vijf jaar ongebruikt is, moet de parkeerbehoefte van de bestaande functie op nihil worden gesteld.

3.3 Parkeerplaatsen op eigen terrein

Parkeerplaatsen op eigen terrein worden door de gemeente Gooise Meren getoetst op maatvoering en toegankelijkheid. Parkeerplaatsen die te krap bemeten zijn of niet goed in- en/of uitgereden kunnen worden, tellen niet mee bij de beoordeling van de parkeersituatie.

Garages bij woningen worden in de praktijk vaak niet gebruikt voor het stallen van een auto, maar als bergruimte. Daarom wordt een parkeerplaats in een garage bij een woning alleen meegeteld als er vóór de garage een opstelplaats is van ten minste 5 m lengte.

In beginsel moeten parkeerplaatsen ieder afzonderlijk bereikbaar zijn. Dus twee parkeerplaatsen die achter elkaar liggen, tellen slechts als één parkeerplaats mee. Alleen bij woningen telt de tweede parkeerplaats nog voor de helft mee (dus twee parkeerplaatsen achter elkaar tellen samen als 1,5 parkeerplaatsen). Deze regels zijn samengevat in de volgende tabel.

Tabel 3.2: Berekeningsaantal parkeervoorzieningen bij woningen

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekeningsaantal	Opmerking
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	oprit min. 5,0 meter diep
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	oprit min. 4,5 meter diep
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4	
Garagebox (niet bij woning)	1	0,5	
Garage met enkele oprit	2	1,0	oprit min. 5,0 meter diep
Garage met lange oprit	3	1,3	
Garage met dubbele oprit	3	1,8	oprit min. 4,5 meter diep

bron: crow, december 2018

3.4 Parkeren niet op eigen terrein

Bij nieuwbouw of functiewijziging is uitgangspunt dat het parkeren op eigen terrein moet worden opgelost. Dit betekent dat het parkeren op eigen terrein, of binnen de planontwikkeling van een gebied, moet plaatsvinden. Er zijn redenen denkbaar dat het onmogelijk of onwenselijk is om parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. Dit is bijvoorbeeld het geval als:

- de ontwikkeling is gelegen in een voetgangersgebied of in de vestingen van Muiden en Naarden;
- het fysiek onmogelijk is om parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren, bijvoorbeeld bij bestaande panden of bij rijtjeswoningen;
- het financieel niet haalbaar is om een parkeervoorziening op eigen terrein te realiseren.

In deze gevallen bekijkt de gemeente Gooise Meren of het mogelijk is de benodigde extra parkeerplaatsen op acceptabele loopafstand (zie paragraaf 3.7) in de openbare ruimte te realiseren. De gemeente kan dan zorgdragen voor de realisatie van de parkeerplaatsen in de openbare ruimte, maar de kosten hiervan komen echter voor rekening van de ontwikkelende partij. (Onder strikte voorwaarden kan soms ook gebruikgemaakt worden van al bestaande parkeercapaciteit in de openbare ruimte, zie hiervoor paragraaf 3.6).

3.5 Meer dan de parkeernorm

De parkeernormen die in deze nota zijn opgenomen zijn minimum normen. Dat betekent dat het in beginsel toegestaan is om méér parkeerplaatsen te realiseren. Het aanleggen van een overschot aan parkeerplaatsen kan echter wel tot gevolg hebben dat het bouwplan op andere gronden wordt afgewezen, bijvoorbeeld omdat de grotere verkeersaantrekkende werking leidt tot problemen op het gebied van verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid of verkeersmilieu (geluidhinder, luchtkwaliteit).

3.6 Minder dan de parkeernorm

Er zijn situaties denkbaar waarbij de initiatiefnemer het aantal parkeerplaatsen conform de parkeernorm niet kan of wil realiseren. Hieraan kan medewerking worden verleend als voldaan wordt aan één van de volgende voorwaarden:

3.6.1 Elders aanwezige parkeerruimte binnen acceptabele loopafstand

Er wordt aangetoond dat op andere wijze binnen acceptabele loopafstand (zie paragraaf 3.6) rond de ontwikkeling in de benodigde parkeerruimte (conform de normen) wordt voorzien, bijvoorbeeld in een openbare of particuliere parkeergarage²⁹. Aangetoond moet worden dat deze alternatieve parkeerruimte daadwerkelijk beschikbaar is op tijden dat die nodig zijn voor de parkeervraag van de ontwikkeling.

Tevens kan voor vervangende parkeerruimte beroep worden gedaan op de openbare ruimte als na onafhankelijk onderzoek blijkt dat daarmee de parkeerdruk in de directe omgeving op het maatgevende moment in de week onder de 85% zal blijven. De kosten van het onderzoek komen voor rekening van de vergunning-aanvrager. Het onderzoeksgebied hangt samen met de maximale loopafstand, zoals beschreven in paragraaf 3.7 en dient met de gemeente afgestemd te worden. Als het mogelijk en noodzakelijk is om nieuwe parkeerplaatsen in de openbare ruimte te realiseren, gebeurt dit op kosten van de aanvrager.

3.6.2 Beperkte uitbreiding

Wanneer bij verbouwplannen het verschil tussen parkeerbehoefte van de oude functie en de nieuwe functie voor de totale ontwikkeling kleiner is dan drie parkeerplaatsen, verleent de gemeente in principe vrijstelling van de parkeereis. Dit geldt bijvoorbeeld voor een beperkte uitbreiding van vloeroppervlak van een winkel. Ook als de rekenkundige waarde van de parkeereis van een project minder dan 1,5 bedraagt, kan op basis van de door initiatiefnemer aan te dragen argumenten vrijstelling worden verleend van de parkeereis. Deze vrijstellingen gelden echter niet voor ontwikkelingen met de functie 'wonen'.

3.6.3 Woningen boven winkels in gebieden met gereguleerd parkeren

De gemeente bevordert de ontwikkeling van wonen boven winkels om daarmee de levendigheid in winkelgebied te bevorderen. Hierbij kan worden ingezet op een doelgroep die als binnenstadsbewoner niet of slechts sporadisch in het bezit is van een auto. Daarom kan bij verbouw van bestaande panden tot woningen waarbij de toevoeging van het bruto vloeroppervlak minder is dan 15%, een vrijstelling van de parkeereis worden gegeven (zonder maximum en zonder financiële vergoeding). Dit kan echter alleen in gebieden waar het parkeren gereguleerd is, waarbij vastgelegd wordt dat de bewoners van de betreffende woningen geen recht krijgen op een parkeervergunning.

3.6.4 Bijzondere situaties

De Gemeente kan bij bestuurlijk besluit in bijzondere gebieden of situaties afwijken van de geldende normen op basis van de bereikbaarheid en/of de ruimtelijke situatie. Een en ander dient gemotiveerd en vastgelegd te worden in een afzonderlijk collegebesluit. Dit kan betekenen dat aanvullende afspraken worden gemaakt en dat bijvoorbeeld een ontwikkeling wordt uitgesloten van het vergunninghoudersgebied. Op dat adres worden dan geen parkeervergunningen verstrekt.

Voorbeelden van situaties waarbij door middel van een collegebesluit afgeweken kan worden zijn:

- ontwikkelingen in de directe nabijheid van hoogwaardige OV knooppunten;
- integrale gebiedsontwikkelingen waarbij door schaalvoordelen meer dubbelgebruik van parkeerplaatsen mogelijk is (vast te leggen in een samenwerkingsovereenkomst);

²⁹ Het kan hierbij ook gaan om nog te realiseren parkeergelegenheid, waarvoor aan de initiatiefnemer een financiële bijdrage wordt gevraagd. Dit is echter alleen mogelijk als de gemeente daadwerkelijk de benodigde parkeer capaciteit in de omgeving van het bouwplan kan realiseren. Kortom: er moeten concrete plannen zijn voor uitbreiding van parkeerplaatsen.

- als sprake is van een verplaatsing van een functie en aangetoond kan worden dat op de huidige locatie (mits vergelijkbaar) een lager aantal parkeerplaatsen in de praktijk volstaat.
- ontwikkelingen waarbij specifieke maatregelen worden getroffen op mobiliteitsgebied: er dient dan door de initiatiefnemer aangetoond te worden dat de gebruikers van het te bouwen object (blijvend) een lagere parkeerbehoefte hebben dan is berekend op basis van de parkeernormen. Hiervoor is een vervoerplan vereist met concrete en realistische maatregelen om het autoverkeer te beperken.

3.6.5 Bijzondere, nieuwe functies

In sommige sectoren gaan de ontwikkelingen snel. Er ontstaan steeds nieuwe bedrijfs- en winkelformules die bijvoorbeeld inspelen op de mogelijkheden die het internet biedt. Reguliere detailhandel wordt bijvoorbeeld vervangen door online-winkels met soms een vaste locatie waar de goederen desgewenst kunnen worden getoond of opgehaald. Bedrijven bieden hun diensten aan via apps, het delen van goederen wordt steeds eenvoudiger etc. Daar horen nieuwe bedrijfsformules bij en mogelijk ook andere parkeerbehoefte. De huidige parkeernormen zijn gebaseerd op de 'standaard' functies. Op het moment dat zich andersoortige functies voordoen, kunnen de standaard parkeernormen daarvoor niet passend zijn. Er wordt in dit soort gevallen maatwerk geleverd: op basis van ervaringen elders en een businessplan van de betreffende onderneming wordt een parkeernorm op maat vastgesteld.

3.7 Acceptabele loopafstanden

Bovenstaande normen gelden in combinatie met een maximale loopafstand om te voorkomen dat parkeerders een bepaalde voorziening niet gebruiken. De loopafstand is de werkelijke afstand (dus niet hemelsbreed) van de bestemming tot de parkeerplaats. Bewoners en werknemers moeten bereid zijn om deze maximale afstand dagelijks af te leggen. De van toepassing zijnde afstanden opgesteld door het CROW (2018) voor wonen en overige functies zijn:

- wonen tot 100 meter tot bestemming;
- winkelen 200 – 600 meter tot bestemming;
- werken 200 – 800 meter tot bestemming;
- ontspanning 100 – 600 meter tot bestemming;
- gezondheidszorg tot 100 meter tot bestemming;
- onderwijs tot 100 meter tot bestemming.

In centrumgebieden (vooral in Bussum en in de vestingen van Muiden en Naarden) fungeren verschillende winkels en voorzieningen vaak in combinatie met elkaar: men komt niet specifiek naar één winkel, maar naar het centrumgebied, waar men verschillende winkels en horeca in één bezoek combineert. Bij dergelijke functies kan voor de maximale loopafstand een ruimere straal worden genomen: het gaat erom dat de afstand tussen de voorzieningen en het centrumgebied *als geheel* (dus tot de randen van het centrum) niet te groot zijn.

3.8 Vastleggen oplossing

Wanneer duidelijk is waar de gebruikers van de ontwikkeling, na realisatie van het bouwplan exact hun auto kunnen parkeren, is het van belang dat de afspraken daarover goed worden vastgelegd zodat de bouwende partij aan de voorgestelde parkeeroplossing kan worden gehouden.

Wanneer duidelijk is waar de gebruikers van de ontwikkeling, na realisatie van het bouwplan exact hun auto kunnen parkeren, is het van belang dat de afspraken daarover goed worden vastgelegd zodat de bouwende partij aan de voorgestelde parkeeroplossing kan worden gehouden.

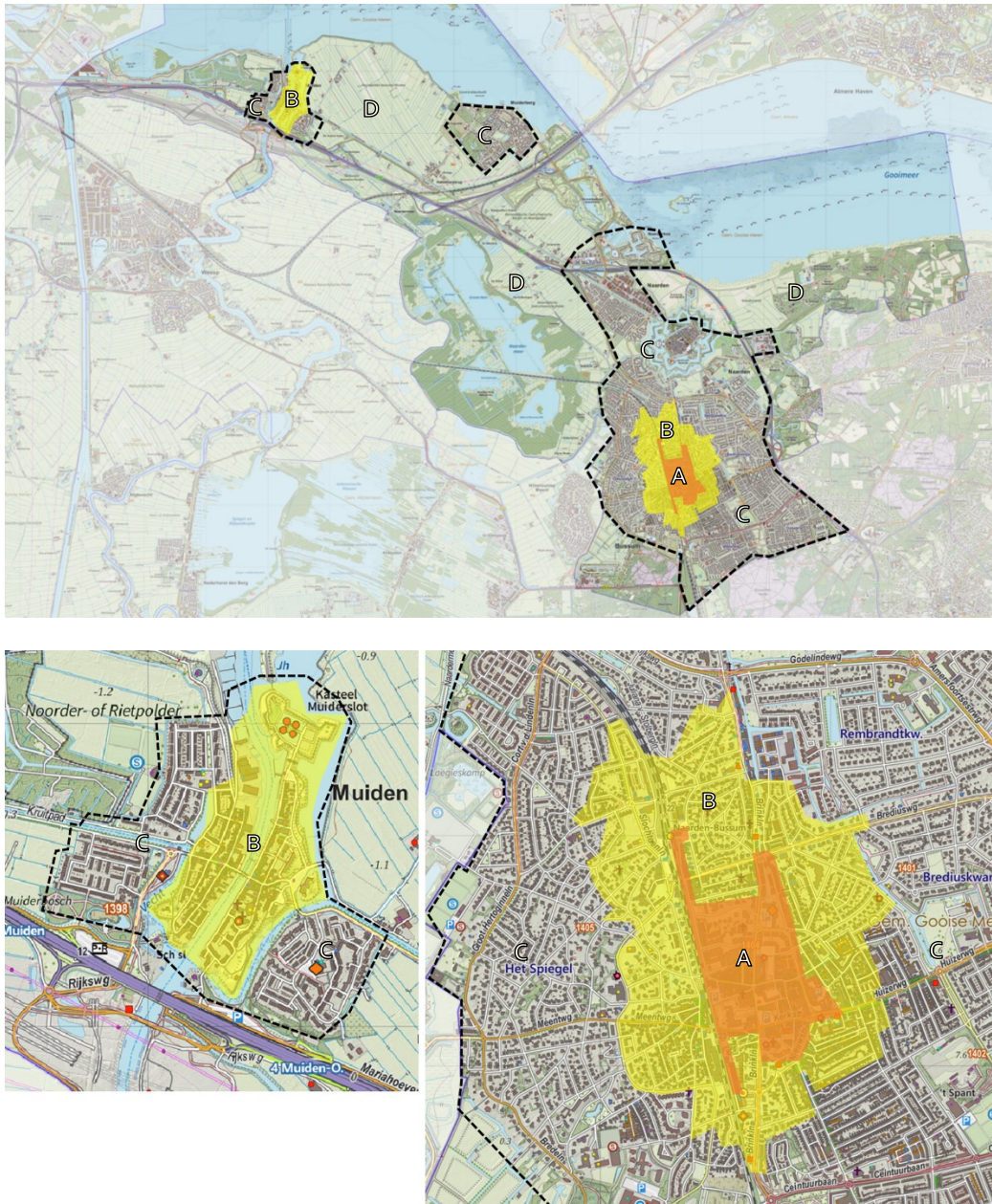
In de vast te leggen afspraken wordt minimaal het volgende op papier gezet:

- welke ontwikkeling het betreft;
- een berekening van de normatieve parkeerbehoefte;
- de parkeereis, met eventueel een toelichting wanneer deze lager is dan de normatieve behoefte;

Richtlijnen voor parkeernormen

- (indien van toepassing:) uitsplitsing naar aantallen parkeerplaatsen voor bewoners, bezoekers en werknemers;
- de wijze waarop aan de parkeereis zal worden voldaan;
- heldere omschrijving van het aantal parkeerplaatsen ten behoeve van bezoekers dat minimaal in de openbare ruimte gerealiseerd dienen te worden;
- mogelijke consequenties voor de eindgebruiker (bijvoorbeeld beperking recht op een parkeervergunning op de openbare weg).

Bijlage 1: kaarten gebiedsindeling



Figur B1.1: Gebiedsindeling parkeernormen Goose Meren

NB: Deze kaarten zijn een momentopname, aangezien de gebiedsindeling voor parkeernormen is gekoppeld aan de met betaald parkeren of vergunninghoudersparkeren. Op het moment dat de parkeerregulering wijzigt, wordt ook de begrenzing van de zones op de kaarten dienovereenkomstig aangepast.