



Nota parkeernormen

Omschrijving	Nota parkeernormen gemeente Woerden
Datum	september 2014
Status	Definitief
Datum vastgesteld college	2 september 2014
Datum gepubliceerd	september 2014

Inhoud

1	Inleiding	3
1.1	<i>Aanleiding</i>	3
1.2	<i>Doelstelling</i>	3
1.3	<i>Leeswijzer Nota Parkeernormen</i>	4
2	Kaders en gehanteerde uitgangspunten	5
2.1	<i>Aansluiten bij landelijk gebruikte kencijfers</i>	5
2.2	<i>Vaste parkeernorm per functietype</i>	5
2.3	<i>Stedelijkheid bepaalt de parkeernorm</i>	5
2.4	<i>Parkeernorm is gemiddelde van de bandbreedte van het CROW-kencijfer per functietype</i>	5
2.5	<i>Maatwerk blijft mogelijk</i>	5
2.6	<i>Dubbelgebruik van parkeerplaatsen wordt meegenomen</i>	6
2.7	<i>Indexering prijzen etagewoningen</i>	6
3	Juridisch kader	7
4	Uitvoering parkeereis bij ontwikkelingen	8
4.1	<i>Toetsing parkeren bij bouwaanvragen</i>	8
4.2	<i>Methode berekening parkeerplaatsverplichting</i>	9
4.3	<i>Regels invulling parkeerplaatsverplichting</i>	9
4.3.1	Nieuwbouw, wijziging in gebruik of verbouw	9
4.3.2	Parkeren op eigen terrein	10
4.3.3	Uitwisselbaarheid parkeerfunctie	11
4.3.4	Integrale brede belangenafweging bij negatief verkeeradvies	12
4.3.5	Bruikbaarheid parkeerplaatsen	13
5	Parkeernormen Woerden	14
5.1	<i>Gebiedsindeling</i>	14
5.2	<i>Parkeernormen per functie</i>	16
5.2.1	Wonen	16
5.2.2	Werkgelegenheid	17
5.2.3	Winkels	18
5.2.4	Cultuur	19
5.2.5	Sport	19
5.2.6	Ontspanning	20
5.2.7	Horeca	20
5.2.8	Zorg en religie	21
5.2.9	Onderwijs	22
6	Kencijfers fietsparkeervoorzieningen	24
7	Beoordeling mogelijke vrijstelling of reductie gemeentelijke parkeereis	27

Bijlage 1	Eisen ten aanzien van parkeeronderzoeken	28
Bijlage 2	Rekenvoorbeelden	30
Bijlage 3	Begrippenlijst	33

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Eind januari 2012 heeft het college van de gemeente Woerden de eerste Nota Parkeernormen vastgesteld. Aanleiding voor het opstellen van de nota was de noodzaak tot het centraal vastleggen van de parkeernormen als gevolg van doorgevoerde wetswijzigingen. Daarnaast bestond de wens om alle parkeernormen in één document juridisch te verankeren.

Het CROW heeft op 27 juli 2012 geactualiseerde parkeerkencijfers gepubliceerd (CROW-publicatie 317) als gevolg van het zich nog altijd ontwikkelende autobezit. Het gemiddelde autobezit per inwoner neemt nog altijd toe, wat leidt tot een toenemende vraag naar parkeerplaatsen, zowel in de centra als in de woonwijken. De belangrijke wijzigingen in de nieuwe CROW-publicatie zijn:

- Toevoegen van de stedelijke zone 'Buitengebied', waardoor de parkeerkencijfers nu ook bruikbaar zijn bij ruimtelijke ontwikkelingen in het buitengebied;
- Een verdere differentiatie van de hoofdcategorie Wonen naar diverse woningtypes;
- Een nadere uitsplitsing van de hoofdcategorie Winkelen/Boodschappen in verschillende hoofdwinkelgebieden;
- Hanteren van grotere marges tussen minimumcijfers en maximumcijfers binnen de parkeerkencijfers van het CROW;
- Het veranderen van enkele ziteenheden van zitplaatsen naar 'per 100 m² bruto vloeroppervlak'.

Gelet hierop heeft de gemeente Woerden besloten haar visie op de parkeernormen te actualiseren en vast te leggen in een herziene Nota Parkeernormen.

1.2 Doelstelling

De Nota Parkeernormen van de gemeente Woerden heeft als doel om bij nieuwe of te wijzigen ruimtelijke plannen en projecten de hoeveelheid parkeerplaatsen te kunnen bepalen en de bereikbaarheid en leefbaarheid te waarborgen. Een tweede doel van de nota is om de toepassing van de parkeernormen inzichtelijker en eenduidiger te maken, zodat het voor burgers, bedrijven en ontwikkelaars duidelijk is welke normen gehanteerd worden bij de betreffende bouwaanvraag of ruimtelijke ontwikkeling.

Parkeernorm

Een parkeernorm is het aantal parkeerplaatsen per eenheid waarmee de parkeerbehoefte wordt berekend. Met een parkeernorm wordt een objectieve berekening gemaakt van het aantal parkeerplaatsen bij een bepaalde functie van een gebouwde voorziening (woning, winkel, bedrijf, kantoor, etc).

Parkeerbehoefte

De parkeerbehoefte wordt bepaald door de parkeernorm toe te passen in relatie tot het aantal te realiseren woningen, winkeloppervlakte, etc. in het betreffende plan. Uit deze berekening volgt dan het aantal parkeerplaatsen dat het betreffende bouwplan nodig heeft.

1.3 Leeswijzer Nota Parkeernormen

In hoofdstuk 2 en 3 zijn de (juridische) kaders en gehanteerde uitgangspunten opgenomen. Op basis van deze kaders en uitgangspunten wordt de uitvoering van de parkeernormen in hoofdstuk 4 behandeld. De parkeernormen inclusief de gebiedsindeling komen in hoofdstuk 5 aan de orde. Hoofdstuk 6 gaat in op de parkeernormen omtrent het fietsparkeren. In hoofdstuk 7 wordt aangegeven welke stappen worden doorlopen in de beoordeling en mogelijke ontheffing van de parkeereis.

2 Kaders en gehanteerde uitgangspunten

2.1 Aansluiten bij landelijk gebruikte kencijfers

Een gemeentelijke Nota parkeernormen dient aan te sluiten bij landelijk gebruikte kencijfers voor parkeernormering van het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte (CROW). De parkeerkencijfers uit de nieuwe CROW-publicatie 317: 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' zijn hiervoor als uitgangspunt genomen.

2.2 Vaste parkeernorm per functietype

In de voorliggende Nota Parkeernormen is, in afwijking op de parkeerkencijfers van het CROW en de vorige versie van de Nota Parkeernormen. In crow-publicatie 317 wordt een bandbreedte gehanteerd in verband met de landelijke verschillen. Er is in deze nota voor gekozen om binnen die bandbreedte specifiek voor Woerden een vast kencijfer per functietype als norm vast te stellen. De parkeernorm voor een bepaalde functie verschilt enkel in verschillende locatiegebieden - de stedelijke zones - binnen de gemeente.

2.3 Stedelijkheid bepaalt de parkeernorm

De te hanteren parkeernorm is afhankelijk van de mate van de verstedelijking. De gebiedsindeling naar stedelijkheid is in hoofdstuk 5 van deze Nota Parkeernormen opgenomen. Hierbij geldt: hoe stedelijker het gebied is, hoe lager de parkeernorm uitvalt. Reden om de parkeernorm te relateren aan de stedelijkheid is dat enerzijds blijkt dat de kwaliteit en het aanbod van overige vervoerswijzen over het algemeen beter is naarmate de stedelijkheid toeneemt. Hierdoor blijkt dat het autobezit in gebieden met een hogere stedelijkheidsgraad over het algemeen lager ligt dan in gebieden met een lage stedelijkheidsgraad (ruimte is schaarser, woningen duurder of kleiner, alles binnen handbereik).

2.4 Parkeernorm is gemiddelde van de bandbreedte van het CROW-kencijfer per functietype

In de parkeerkencijfers van het CROW wordt per functietype een bandbreedte aangeduid. Zoals in hoofdstuk 2.2 aangegeven, wordt in voorliggende Nota een vaste parkeernorm per functietype gehanteerd. Er is geen reden om aan te nemen dat in de gemeente Woerden qua parkeernorm een specifiek hoge of lage parkeernorm van toepassing is, of anderszins afwijkt van het landelijke gemiddelde. Gelet hierop wordt voor de gemeente Woerden het gemiddelde van de bandbreedte van de CROW-kencijfers per functietype en per stedelijkheidsgraad uit CROW-publicatie 317 als parkeernorm gehanteerd.

2.5 Maatwerk blijft mogelijk

Ondanks het vaststellen van een vast kencijfer per functietype moet maatwerk in bijzondere gevallen mogelijk blijven en kan het college van B&W een ontheffing verlenen op de gemeentelijke parkeereis wanneer de ontwikkeling belangrijker wordt geacht dan de nadelige gevolgen op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid.

Onder specifieke omstandigheden kan, onder voorwaarden, door het college van B&W alsnog besloten worden gemotiveerd (gedeeltelijke) vrijstelling te verlenen van de parkeerplaatsverplichting conform de parkeernormen. Hiertoe dient de ontwikkelaar/ aanvrager een schriftelijke onderbouwing in te dienen bij het college van B&W. Het verzoek van de aanvrager moet gegronde redenen bevatten om aan te tonen dat de gestelde parkeereis, of de in hoofdstuk 7 genoemde oplossingen niet mogelijk zijn.

2.6 Dubbelgebruik van parkeerplaatsen wordt meegenomen

Bij het maken van een parkeerbalans voor een gebiedsontwikkeling wordt bekeken of dubbelgebruik van parkeerplaatsen mogelijk is. Bij meerdere functies kan er namelijk sprake zijn van een verschillend patroon van tijden waarop gebruikers of bewoners aanwezig zijn en gebruik maken van de parkeerruimte. Dit biedt mogelijkheden om andere functies (bijvoorbeeld een kantoor) deze ruimte te laten benutten. Zo kan dubbelgebruik van parkeerplaatsen plaatsvinden. In hoofdstuk 4.3.4 is hiervoor een tabel opgenomen.

2.7 Indexering prijzen etagewoningen

In de voorliggende nota zijn de prijzen voor etagewoningen geïndexeerd. Als basis voor de etagewoningprijzen is de meest recente grondprijnsbrief van de gemeente als uitgangspunt genomen. De categorieën betaalbaar en middelduur/bereikbaar zijn daarbij samengevoegd tot de categorie middelduur. Bij toekomstige vaststelling van een nieuwe grondprijnsbrief gelden de woningprijzen van de laatste grondprijnsbrief. De grondprijnsbrief is op te vragen bij de gemeente Woerden.

Bij grondgebonden woningen wordt er niet meer naar de grondprijs gekeken maar naar het type woning. Op de regel is één uitzondering van toepassing. Woningen onder de €150.000 euro worden gezien als woningen geschikt voor 1 persoonshuishouden. Deze type woningen hebben een parkeernorm van 1 pp per woning.

3 Juridisch kader

Parkeernormen kunnen op twee manieren van kracht zijn: via een bestemmingsplan en via de bouwverordening. Hierbij gaat het bestemmingsplan altijd boven de bouwverordening. In de Woerdense situatie is de bouwverordening al voorbereid op de vaststelling van deze Nota Parkeernormen. De betreffende bepaling in de Bouwverordening (artikel 2.5.30) verwijst al naar de nota als toetsingskader voor het beoordelen of er in voldoende mate in parkeergelegenheid wordt voorzien.

In de Wro¹ neemt het bestemmingsplan een centrale rol in, waardoor op termijn stedenbouwkundige bepalingen uit de bouwverordening zouden gaan verdwijnen. Met de Wro was beoogd dat bestemmingsplannen een complete planologische regeling zouden gaan geven voor onder meer het bouwen. Ook was beoogd dat de stedenbouwkundige voorschriften uit de bouwverordening, inclusief de regeling betreffende het parkeren, geleidelijk zijn werkingskracht zouden verliezen. Vanwege de in de aanleiding genoemde onvolkomenheden in het overgangsrecht van de Wro is door het ministerie van Infrastructuur en Milieu besloten enkele onderdelen van de Invoeringswet Wro niet in werking te laten treden. Dat betreft onder meer het voorgenomen schrappen van de regeling in art. 8 Woningwet betreffende de stedenbouwkundige voorschriften van de bouwverordening (art. 8.17 onder b Invoeringswet Wro).

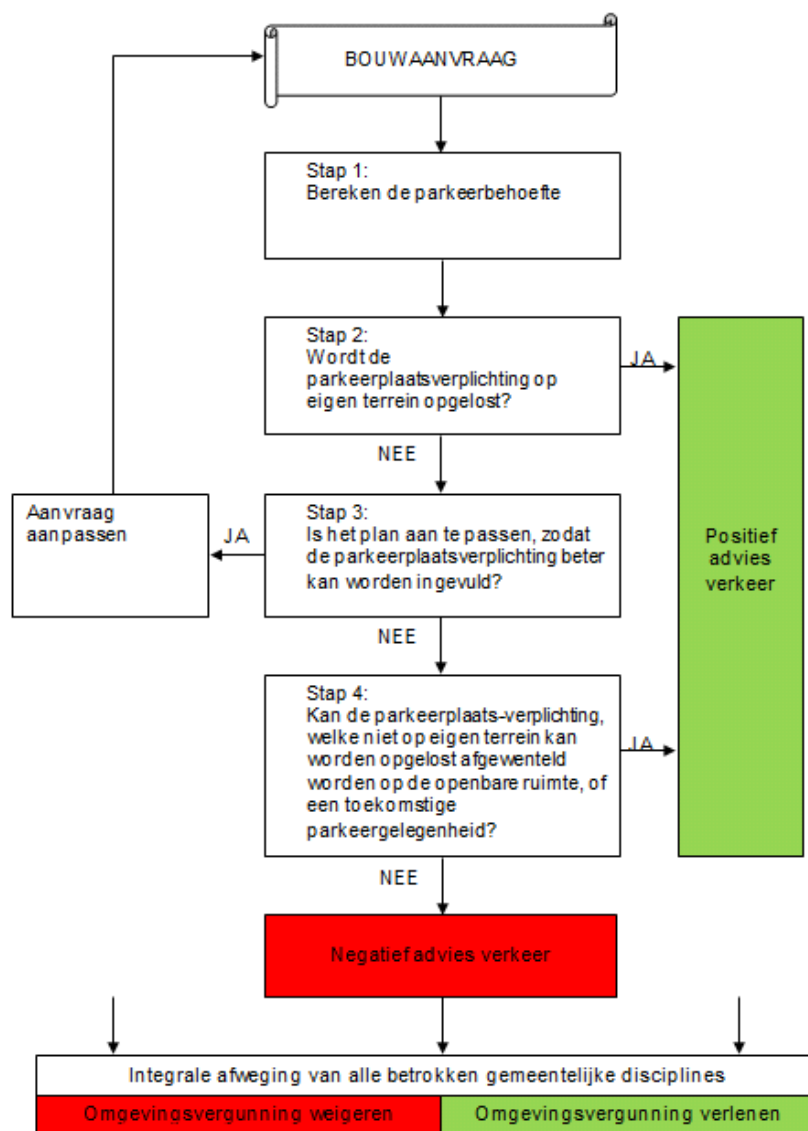
Vooralsnog is lid b van artikel 8.17 van de invoeringswet Wro nog niet in werking getreden en kan de bouwverordening nog worden toegepast (waar een verwijzing naar deze Nota Parkeernormen is opgenomen). Het is nog niet duidelijk of en zo ja wanneer het lid in werking gaat treden.

¹ Wro is de Wet ruimtelijke ordening die vanaf 1 juli 2008 in werking is getreden

4 Uitvoering parkeereis bij ontwikkelingen

4.1 Toetsing parkeren bij bouwaanvragen

Een bouwplan moet worden getoetst aan de parkeernormen wanneer er sprake is van een vergunningplichtige nieuw- of verbouwoontwikkeling en/of wanneer er sprake is van wijziging van het gebruik. De beoordeling van bouwaanvragen wordt volgens een standaard werkwijze aangepakt. De stappen die hierbij worden doorlopen zijn vertaald naar een processchema. Onderstaand is in figuur 1 het processchema met de wijze van het beoordelen van bouwaanvragen binnen de gemeente Woerden ingevoegd.



Figuur 1: Processchema parkeernormering bij bouwaanvragen

Als er redelijkerwijs op eigen terrein niet aan de parkeereis kan worden voldaan (zie stap 3 NEE in het processchema) dan kan een beroep gedaan worden op de aanwezige beschikbare openbare parkeerruimte. Onafhankelijk onderzoek moet uitwijzen dat de parkeerdruk in de directe omgeving op het maatgevende moment in de week onder de 85% bezettingsgraad zal blijven inclusief de nieuwe ontwikkeling. De kosten van het onderzoek komen voor rekening van de vergunningaanvrager. In bijlage 1 van deze nota is omschreven aan welke eisen een dergelijk parkeeronderzoek minimaal moet voldoen. Als blijkt dat de parkeerbehoefte niet op eigen terrein kan worden opgelost en er geen (economisch) haalbaar alternatief in de directe omgeving voor handen is, dan zal er vanuit parkeeroptiek over de vergunningaanvraag een negatief advies worden verstrekt. Hiermee wordt voorkomen dat de extra parkeerbehoefte wordt afgewenteld op de omgeving.

4.2 Methode berekening parkeerplaatsverplichting

Het processchema in figuur 1 brengt de afweging in beeld die de gemeente maakt voor een bouwaanvraag. Voor de verkeersaspecten is met name het berekenen van de parkeerplaatsverplichting belangrijk. Dit wordt gedaan aan de hand van vastgestelde parkeernormen. De parkeernormen voor de verschillende stedelijke gebieden binnen Woerden zijn in hoofdstuk 5 opgenomen.

Er zijn situaties die om maatwerk vragen inzake de toepassing van de parkeernormen. Voor de praktische uitvoerbaarheid zijn de volgende aandachtspunten en uitvoeringsregels van toepassing.

4.3 Regels invulling parkeerplaatsverplichting

Het handhaven van een strikt beleid met betrekking tot de toepassing van parkeernormen is essentieel om de gemeente Woerden duurzaam bereikbaar en leefbaar te houden. Dit betekent dat de gemeente een aantal eisen stelt aan het invullen van de parkeerplaatsverplichting. Zo zijn er regels opgesteld over hoe het parkeren op eigen terrein wordt meegeteld en op welke wijze er rekening wordt gehouden met eventueel dubbelgebruik. Opgemerkt wordt dat de uitkomst uit de parkeereisberekening altijd naar boven toe (op hele parkeerplaatsen) wordt afgerond.

4.3.1 Nieuwbouw, wijziging in gebruik of verbouw

Bij ruimtelijke plannen is onderscheid te maken tussen nieuwbouw, wijziging in gebruik en verbouwplannen. Bij nieuwbouwplannen wordt de parkeerplaatsverplichting berekend aan de hand van de parkeernormentabel in hoofdstuk 5.

Bij wijziging van gebruik wordt op basis van de parkeernormen een parkeereis berekend. Hierbij geldt dat de berekende parkeereis op basis van de nieuwe functie, wordt verminderd met de parkeereis van de laatste actieve functie². Eerst wordt voor de laatste actieve functie, met behulp van de parkeernormen, de parkeerbehoefte in beeld gebracht. Vervolgens wordt de parkeerbehoefte van de nieuwe functie berekend. Door beide behoeftes van elkaar af te trekken kan worden bepaald of de parkeerdruk toeneemt. Bij toename van de parkeerdruk in de omgeving moeten er extra parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Bij gelijkwaardige parkeerbehoefte of bij afname hoeven de eventuele tekorten uit het verleden niet gecompenseerd te worden als er geen parkeerproblemen zijn in de directe omgeving. De parkeerdruk neemt niet verder toe in de omgeving. Is er in de huidige situatie een parkeerprobleem in de directe omgeving dan dient de aanvrager/ontwikkelaar gezamenlijk

² We spreken van een laatste actieve functie in het geval de functie minder dan 10 jaar geleden nog operationeel was. Indien dit niet het geval is dient de parkeereis volledig op eigen terrein te worden opgelost.

met de gemeente Woerden te kijken hoe de tekorten uit het verleden gecompenseerd kunnen worden om de parkeerdruk te verlagen.

Bij verbouwing- of uitbreidingsplannen op een specifieke locatie binnen de bestaande functie zal aan de hand van de toegenomen dan wel afgenomen oppervlakte worden berekend hoeveel parkeerplaatsen extra of minder noodzakelijk zijn voor de ontwikkeling. Indien de toename van de parkeervraag bij verbouwing of uitbreiding, maximaal 0,5 parkeerplaatsen bedraagt, dan is de toename in de parkeervraag niet substantieel en hoeft de ontwikkelaar/ aanvrager deze parkeerbehoefte niet te realiseren.

Deze regeling geldt ook voor woningsplitsing of samenvoeging. Als van 1 woning meerdere woningen worden gecreëerd wordt de nieuwe parkeervraag berekend en afgetrokken van de huidige behoefte. Als de toename van de parkeervraag 0,5 parkeerplaatsen bedraagt, dan wordt vrijstelling gegeven.

Omwille van een levendige Woerdense binnenstad wil de gemeente het wonen boven winkels stimuleren. Bij wonen boven winkels zal het in de regel niet mogelijk zijn om te voorzien in eigen parkeergelegenheid, of het nu gaat om verbouwing, uitbreiding of splitsing. Als een functie wijziging past binnen het bestemmingsplan in de binnenstad vindt er met de aanvrager van de omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen nader overleg plaats hoe om te gaan met de parkeerbehoefte.

4.3.2 Parkeren op eigen terrein

Voor de mate waarin parkeren op eigen terrein in de vorm van een oprit of een garage voor de functie Wonen meetelt bij de berekening van de parkeereis, wordt de onderstaande rekenmethode gehanteerd (zie tabel 1). Voor wat betreft de maatvoering van de parkeervoorziening moet minimaal voldaan worden aan de eveneens in tabel 1 genoemde maatvoering.

Parkeervoorzieningen	Theoretisch aantal	Berekend aantal	Opmerkingen
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	oprit min. 6,0 m. diep, 3,0 m. breed
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	oprit min. 11,0 m. diep, 3,0 m. breed
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	oprit min. 6 m. diep, 5,5 m. breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4	garage min. 6,0 m. diep, 3,0 m. breed ³
Garagebox (niet bij woning)	1	0,5	garage min. 6,0 m. diep, 3,0 m. breed
Garage met enkele oprit	2	1,0	oprit min. 6,0 m. diep, 3,0 m. breed
Garage met lange oprit	3	1,3	oprit min. 11,0 m. diep, 3,0 m. breed
Garage met dubbele oprit	3	1,8	oprit min. 6,0 m. diep, 5,5 m. breed

Tabel 1: Berekeningsaantallen parkeervoorzieningen bij woningen

Toelichting: In een woonwijk met veel garages en (dubbele) opritten zijn in theorie voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig. In de praktijk blijkt dat een groot gedeelte van de

³ De afmetingen voor garages betreffen de inwendige afmetingen

theoretische capaciteit van de parkeergelegenheid echter niet wordt gebruikt en auto's toch regelmatig op de openbare weg geparkeerd worden. Om parkeeroverlast als gevolg hiervan te voorkomen, wordt met behulp van deze tabel hier op voorhand al rekening mee gehouden. Dit gedrag zal veel minder gebeuren in een gebied waarin het parkeren gereguleerd is (b.v. door betaald parkeren). Daarom zal deze tabel alleen worden toegepast in gebieden waar geen sprake is van parkeerregulering.

4.3.3 Uitwisselbaarheid parkeefunctie

De parkeernormen zijn onderverdeeld in functies en geven een indicatie van de omvang van het benodigde aantal parkeerplaatsen. Bij ontwikkelingen worden vaak verschillende functies bij elkaar samen ondergebracht. Wanneer minimaal twee functies gebruik kunnen maken van dezelfde parkeervoorziening is er de mogelijkheid om de parkeervoorziening efficiënter te gebruiken. Dit wordt dubbelgebruik genoemd. De mogelijkheid van uitwisselbaarheid van parkeerplaatsen hangt af van de locatiekeuze van de parkeerplaatsen en de mate waarin de maximale parkeerbelasting van verschillende functies in de tijd samenvalt. Hierbij dient de vindbaarheid van de locatie en een maximale loopafstand van 150 meter in acht genomen te worden.

Om vast te stellen wanneer een functie op een bepaalde periode van de dag/week zijn maximale parkeerbelasting bereikt, wordt er gebruik gemaakt van aanwezigheidspercentages per functie. De aanwezigheidspercentages per functie zijn vastgelegd in tabel 2 en gebaseerd op CROW-publicatie 317. Uit de tabel valt af te lezen dat niet iedere functie op dezelfde periode van de dag/week zijn maximale parkeerbelasting bereikt.

Door middel van het combineren van de geldende parkeernormen en de aanwezigheidspercentages van de verschillende functies kan dubbelgebruik worden berekend. Uitwisselbaarheid van parkeerplaatsen kan alleen worden berekend wanneer verschillende doelgroepen gebruik kunnen maken van dezelfde parkeergelegenheid. Parkeerplaatsen die één op één worden doorverkocht/verhuurd zijn feitelijk niet openbaar en mogen derhalve niet worden meegeteld in de berekening voor dubbelgebruik.

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

Gelijktijdige aanwezigheid ⁴	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Koopavond	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%
Sportfunctie binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
Sportfunctie buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
Bioscoop/ theater/ podium/ enz.	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
Sociaal medisch: Arts/ Therapeut	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
Verpleeg-/ verzorgingstehuis	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
Ziekenhuis patiënten	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%

Tabel 2: Overzicht gelijktijdige aanwezigheid

4.3.4 Integrale brede belangenafweging bij negatief verkeersadvies

Soms blijkt dat een bouwplan - vanuit verkeerskundige beleidsuitgangspunten gezien - op een bepaalde locatie niet gerealiseerd kan worden. Als alle mogelijke verkeerskundige oplossingen zijn bekeken en de parkeerplaatsverplichting niet is opgelost volgt bij een bouw aanvraag een negatief verkeersadvies, waaruit blijkt dat:

- het invullen van de parkeerplaatsverplichting op eigen terrein niet mogelijk is;
- de invulling van de parkeerplaatsverplichting niet (deels) afgewenteld kan worden op de openbare ruimte;
- onvoldoende aan de bruikbaarheid van de parkeerplaatsen is gedacht

Vrijstelling parkeerplaatsverplichting

Ondanks een negatief verkeersadvies kan worden overgewogen of een vrijstelling van de parkeerplaatsverplichting vanuit brede algemene afweging te rechtvaardigen is. Bij een negatief verkeersadvies kan in uitzonderlijke gevallen het college van B&W vrijstelling verlenen van de parkeerplaatsverplichting. De gemeente kan bijvoorbeeld gemotiveerd afwijken van de parkeerplaatsverplichting indien sociaal- maatschappelijke en/of economische belangen zwaarder wegen, of bij een vanuit andere disciplines gewenste ontwikkeling. Om deze afweging op een heldere

⁴ Werkdag overdag is de periode tot circa 12.00 uur; Werkdag middag tussen circa 12.00 en 18.00 uur; Werkdagavond vanaf circa 18.00 uur

manier te maken wordt hiervoor een collegebesluit genomen waarin alle relevante aspecten aan de orde komen.

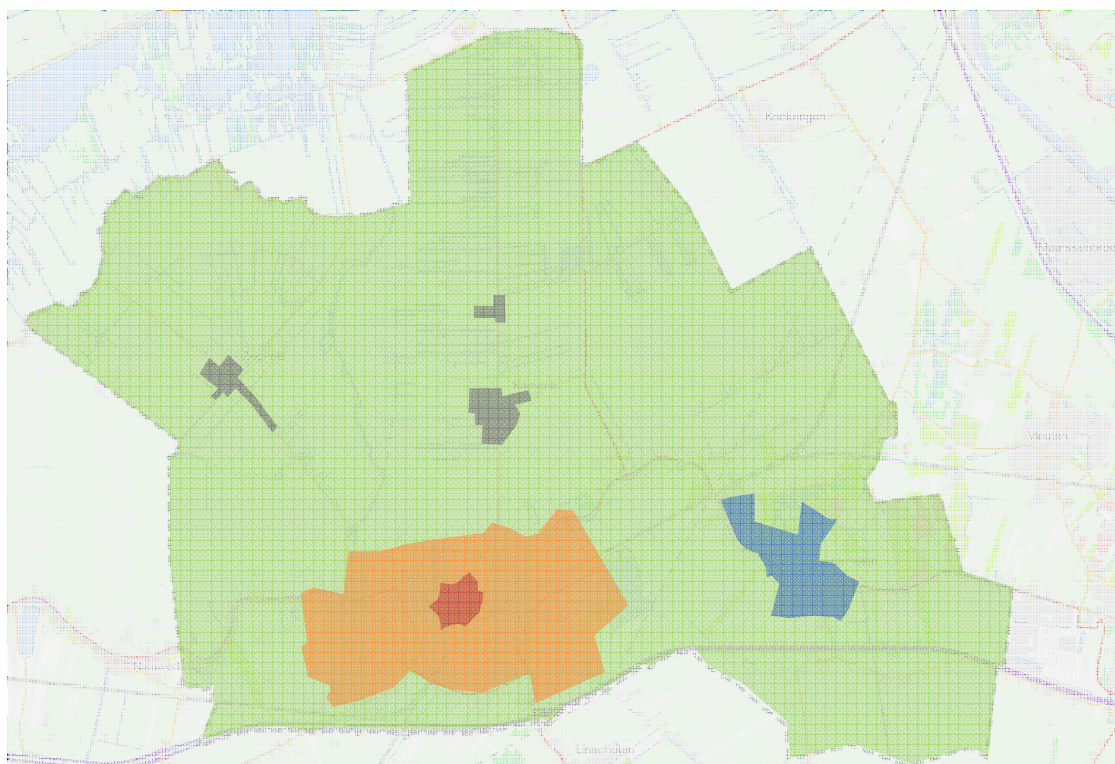
4.3.5 Bruikbaarheid parkeerplaatsen

De parkeerplaatsen die worden opgenomen in de berekening van de parkeernorm dienen aan de richtlijnen uit het ASVV 2012 (CROW-publicatie 723) te voldoen ten aanzien van de afmetingen en de bruikbaarheid. Bij een gebouwde parkeervoorziening dient te worden voldoen aan de richtlijnen uit NEN 2443 “parkeren en stallen op terreinen en in garages” m.u.v. de breedte van een parkeervak. Een parkeervak in een gebouwde parkeervoorziening dient 2.50 meter breed te zijn.

5 Parkeernormen Woerden

5.1 Gebiedsindeling

Welke parkeernormen er voor een gebied gelden is o.a. afhankelijk van de stedelijkheidsgraad. De stedelijkheidsgraad wordt bepaald op basis van de omgevingsadressendichtheid (aantal adressen per km²), kortweg OAD. In een gebied met een hoge OAD is het aanbod en de kwaliteit, van andere vervoerswijzen dan de auto, over het algemeen groter dan in een gebied met een lage OAD. Daarom worden in een gebied met een hoge stedelijkheidsgraad lagere parkeernormen toegepast. Daarnaast wordt gekeken naar de stedelijke zone (centrum, rest bebouwde kom en buitengebied) van een gebied. Hoe dichterbij het centrum, des te beter is de kwaliteit en het aanbod van overige vervoerswijzen en des te lager dus de parkeernorm. De stedelijkheidszones die worden gehanteerd zijn in figuur 2 schematisch in beeld gebracht.



Figuur 2: Stedelijkheidszones binnen Woerden

In de gemeente Woerden wonen zo'n 50.000 mensen waarvan circa 36.000 mensen in de kern Woerden wonen. De gemeente Woerden valt qua stedelijkheidsgraad - in zijn geheel - in de categorie 'matig stedelijk'. Binnen de gemeente zijn aanzienlijke verschillen te onderscheiden wat omgevingsadressendichtheid betreft. Vanwege deze verschillen is er voor gekozen om binnen de gemeente ook verschillende stedelijkheidsgradaties aan te houden. Dit voorkomt dat voor bijvoorbeeld een voorziening in Zegveld, waar het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen relatief beperkt is, dezelfde parkeernorm gaat gelden als voor dezelfde voorziening in Woerden. Binnen de stedelijke zone liggen twee verschillende soorten gebieden, een centrumgedeelte en overig bebouwde kom.

Woerden Centrum

Omdat het aanbod en de kwaliteit van andere vervoerswijzen in het centrum van de kern Woerden hoger is dan in de rest van de gemeente is het aannemelijk dat de verdeling van verkeersbewegingen over de modaliteiten (auto, openbaar vervoer en langzaam verkeer) in dit deel verschilt van andere gebieden in de gemeente. Bovendien heb je in een centrum te maken met schaarste aan openbare parkeerruimte en het behouden van de ruimtelijke kwaliteit. Daarom gelden er in het centrum van Woerden lagere normen dan voor de andere delen.

Woerden: rest bebouwde kom

De overige delen binnen de bebouwde komgrenzen van de kern Woerden vallen in de categorie 'Woerden rest bebouwde kom'. Het aanbod en de kwaliteit van andere vervoerswijzen dan de auto zijn daar lager dan in het centrum. Daarom zal het aandeel autogebruik in dit deel hoger zijn en is de parkeervraag voor een functie dus ook hoger. De stedelijke zone van 'Woerden rest bebouwde kom' is rest bebouwde kom.

Harmelen

Harmelen is een dorp dat qua omvang en voorzieningenniveau aanzienlijk kleiner is dan Woerden, maar zich daarbij wel onderscheidt van de overige dorpen (Zegveld, Kamerik en Kanis) in de gemeente. Daarom wordt voor Harmelen een stedelijkheidsgraad aangehouden die zich bevindt tussen die van Woerden en de overige dorpen. Hoewel er in Harmelen diverse geclusterde (winkel)voorzieningen aanwezig zijn rondom de Kalverstraat/ Kloosterweg, is dit gebied te klein om te kunnen spreken van een centrumgedeelte. Gelet hierop is voor Harmelen de stedelijke zone 'rest bebouwde kom' aangehouden.

Overige dorpskernen

De dorpen Zegveld, Kamerik en Kanis zijn de overige dorpen in de gemeente. De functie van deze dorpen beperkt zich vrijwel alleen tot wonen. Er is nauwelijks sprake van een winkel/bedrijvenaandbod. Ook is het aanbod OV laag in deze dorpen. Deze dorpen vallen qua stedelijkheidsgraad in de categorie 'niet stedelijk' en stedelijke zone is 'rest bebouwde kom'.

Buitengebied

Tot slot kent de gemeente Woerden een uitgestrekt buitengebied. De stedelijkheidsgraad voor deze gebieden valt, evenals voor de overige dorpskernen, in de categorie niet stedelijk. De stedelijke zone is 'Buitengebied'.

Indeling	Stedelijkheidsgraad	Stedelijke zone
Woerden centrum	Matig stedelijk	Centrum
Woerden rest bebouwde kom	Matig stedelijk	Rest bebouwde kom
Harmelen	Weinig stedelijk	Rest bebouwde kom
Overige dorpskernen	Niet stedelijk	Rest bebouwde kom
Buitengebied	Niet stedelijk	Buitengebied

Tabel 3: Overzicht gelijktijdige aanwezigheid

5.2 Parkeernormen per functie

Op basis van de CROW-publicatie 317: 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' is een lijst met parkeernormen voor de gemeente Woerden opgesteld. Hierbij is rekening gehouden met de verschillen die tussen stedelijke zones - zoals deze in tabel 3 zijn genoemd - bestaan. Een gelijke functie in het centrum heeft een lagere norm dan dezelfde functie die in schil/ overloopgebied of rest bebouwde kom is gelegen. Dit is gedaan omwille van de schaarste aan openbare parkeerruimte en het behouden van de ruimtelijke kwaliteit. In zoals aangegeven in hoofdstuk 2.2 en 2.4 wordt, in afwijking op de parkeerkencijfers van het CROW, binnen de gemeente Woerden geen bandbreedte in de parkeernormen toegepast. De parkeernorm betreft het gemiddelde van de bandbreedte van het CROW-kencijfers per functietype en per stedelijkheidsgraad uit CROW-publicatie 317. Afwijken van de parkeernorm is alleen in uitzonderingsgevallen mogelijk door middel van een collegebesluit.

5.2.1 Wonen

Parkeernormen Woerden	Eenheid	Stedelijke zone					Aandeel bezoekers ⁵
		Woerden		Overige kernen		Rest	
		Centrum	Rest bebouwde kom	Harmelen	Overige bebouwde kommen	Buitengebied	
Koop, vrijstaand/ villa	woning	1,8	2,2	2,3	2,3	2,4	0,3
Koop, twee-onder-een- kap	woning	1,7	2,1	2,2	2,2	2,2	0,3
Koop, tussen-/ hoek- / patio	woning	1,5	1,9	2,0	2,0	2,0	0,3
Koop, 1 persoonshuishouden < €150.000,-	woning	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
Koop, etage, duur	woning	1,6	2,0	2,1	2,1	2,1	0,3
Koop, etage, midden	woning	1,4	1,8	1,9	1,9	1,9	0,3
Koop, etage, goedkoop	woning	1,3	1,6	1,6	1,6	1,6	0,3
Huurhuis, vrije sector	woning	1,5	1,9	2,0	2,0	2,0	0,3
Huurhuis, sociale sector	woning	1,3	1,6	1,6	1,6	1,6	0,3
Huur, etage, duur	etage	1,4	1,8	1,9	1,9	1,9	0,3
Huur, etage midden/ goedkoop	etage	1,1	1,4	1,4	1,4	1,4	0,3
Kamerverhuur, zelfstandig (niet- studenten)	kamer	0,6	0,7	0,7	0,7	0,7	0,2
Kamerverhuur, studenten, niet- zelfstandig	kamer	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,2
Senioren- /aanleunwoning en serviceflat	woning	1,0	1,1	1,2	1,2	1,2	0,3

Tabel 4: Parkeernormen functie Wonen

⁵ Het aandeel bezoekers staat voor het aantal bezoekers waarmee in de parkeernorm rekening is gehouden. De weergegeven parkeernorm is dus inclusief bezoekersparkeren.

Toelichting

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

Serviceflat, aanleunwoning

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

5.2.2 Werkgelegenheid

Parkeernormen Woerden	Eenheid	Stedelijke zone					Aandeel bezoekers ⁶
		Woerden		Overige kernen		Rest	
		Centrum	Rest bebouwde kom	Harmelen	Overige bebouwde kommen	Buitengebied	
Kantoor (zonder baliefunctie)	100 m ² bvo	1,6	2,1	2,6	2,6	2,6	5%
Commerciële dienstverlening (met baliefunctie)	100 m ² bvo	2,1	2,9	3,6	3,6	3,6	20%
Bedrijf arbeidsintensief / bezoekers extensief	100 m ² bvo	1,6	2,4	2,4	2,4	2,4	5%
Bedrijf arbeidsextensief / bezoekers extensief	100 m ² bvo	0,7	1,1	1,1	1,1	1,1	5%
Bedrijfsverzamelgebouw	100 m ² bvo	1,3	1,9	2,0	2,0	2,0	-

Tabel 5: Parkeernormen functie Werkgelegenheid

Toelichting

Kantoor

- Dit zijn vooral panden/ bedrijven waarin administratieve en zakelijke dienstverleningen zijn gevestigd.

Commercieel dienstverlening

- Dit zijn kantoren die wel een baliefunctie hebben

Bedrijf arbeidsintensief / bezoekers extensief

- Dit betreft bijvoorbeeld industrie, laboratorium of een werkplaats (relatief veel werknemers en relatief weinig bezoekers).

Bedrijf arbeidsextensief/ bezoekers extensief

- Dit betreft bijvoorbeeld loodsen, opslag of transportbedrijven (relatief weinig werknemers en relatief weinig bezoekers)

Bedrijfsverzamelgebouw

- Dit betreft een mix van kantoren (zonder baliefunctie) en bedrijven.

⁶ Het aandeel bezoekers staat voor het percentage bezoekers waarmee in de parkeernorm rekening is gehouden. De weergegeven parkeernorm is dus inclusief bezoekersparkeren.

5.2.3 Winkels

Parkeernormen Woerden	Eenheid	Stedelijke zone					Aandeel bezoekers
		Woerden		Overige kernen		Rest	
		Centrum	Rest bebouwde kom	Harmelen	Overige bebouwde kommen	Buitengebied	
Buurtsupermarkt	100 m ² bvo	1,9	3,5	4,1	4,3	-	89%
Discountsupermarkt	100 m ² bvo	3,3	6,5	7,5	7,8	-	96%
Fullservice supermarkt (lage en middellage prijzen)	100 m ² bvo	3,1	5,4	6,2	6,5	-	93%
Fullservice supermarkt (middelhoge en hoge prijzen)	100 m ² bvo	3,6	4,9	5,6	5,8	-	93%
Grote supermarkt	100 m ² bvo	6,0	7,7	8,6	8,8	-	84%
Groothandel in levensmiddelen	100 m ² bvo	-	6,4	7,1	7,1	-	80%
Binnenstad of hoofdwinkel(stads) centrum	100 m ² bvo	3,3	-	-	-	-	82%
Buurt- en dorpscentrum	100 m ² bvo		3,7	4,0	4,1	-	88%
Wijkcentrum (gemiddeld)	100 m ² bvo		5,1	5,5	5,6	-	79%
Weekmarkt	1 m ¹ marktkraam	0,20	0,20	0,20	0,20	-	85%
Kringloopwinkel	100 m ² bvo		1,9	2,0	2,0	2,3	89%
Bruin- en witgoedzaken	100 m ² bvo	4,0	7,9	8,2	8,2	9,3	92%
Woonwarenhuis/ woonwinkel	100 m ² bvo	1,3	1,9	2,0	2,0	2,0	91%
Meubelboulevard/ woonboulevard	100 m ² bvo	-	2,4	2,6	2,5	-	93%
Winkelboulevard	100 m ² bvo	-	4,2	4,5	4,5	-	94%
Outletcentrum	100 m ² bvo	-	10,1	10,4	10,4	10,4	94%
Bouwmarkt	100 m ² bvo	-	2,4	2,5	2,4	2,5	87%
Tuincentrum	100 m ² bvo	-	2,6	2,7	2,7	2,9	89%
Groencentrum	100 m ² bvo	-	2,6	2,7	2,7	2,9	89%
Showroom ⁷	100 m ² bvo	1,1	1,7	1,7	1,7	1,7	35%

Tabel 6: Parkeernormen functie Winkels

Toelichting

Weekmarkt

- 1 m¹ marktkraam = 6 m² bvo (indien geen parkeren achter kraam dan + 1,0 pp per standhouder extra)

⁷ In de publicatie met de geactualiseerde landelijke parkeerkencijfers vanuit het CROW is de categorie 'Showroom' voor onder andere auto's, keukens etc. komen te vervallen. Hier is ook geen vergelijkbare categorie in de landelijke kencijfers voor in de plaats gekomen. Gelet op de wens om deze categorie wel in de herziene Nota Parkeernormen van de gemeente Woerden te handhaven is ervoor gekozen om de parkeernormen uit de nu nog vigerende Nota Parkeernormen integraal over te nemen in de herziene Nota Parkeernormen.

5.2.4 Cultuur

Parkeernormen Woerden	Eenheid	Stedelijke zone					Aandeel bezoekers
		Woerden		Overige kernen		Rest	
		Centrum	Rest bebouwde kom	Harmelen	Overige bebouwde kommen	Buitengebied	
Bibliotheek	100 m ² bvo	0,5	1,2	1,2	1,2	1,4	97%
Museum	100 m ² bvo	0,6	1,1	1,1	1,1	-	95%
Bioscoop	100 m ² bvo	3,2	11,2	11,2	11,2	13,7	94%
Filmtheater/ filmhuis	100 m ² bvo	2,6	7,9	7,9	7,9	9,9	97%
Theater/ schouwburg	100 m ² bvo	7,4	9,8	9,8	9,8	12,0	87%
Musicaltheater	100 m ² bvo	2,9	4,0	4,0	4,0	5,1	86%
Casino	100 m ² bvo	5,7	6,5	6,5	6,5	8,0	85%

Tabel 7: Parkeernormen functie Cultuur

5.2.5 Sport

Parkeernormen Woerden	Eenheid	Stedelijke zone					Aandeel bezoekers
		Woerden		Overige kernen		Rest	
		Centrum	Rest bebouwde kom	Harmelen	Overige bebouwde kommen	Buitengebied	
Bowlingcentrum	banen	1,6	2,8	2,8	2,8	2,8	89%
Biljart/ snookercentrum	tafels	0,9	1,4	1,4	1,4	1,8	87%
Dansstudio	100 m ² bvo	1,6	5,5	5,5	5,5	7,4	93%
Fitnessstudio/ sportschool	100 m ² bvo	1,4	4,8	4,8	4,8	6,5	87%
Fitnesscentrum	100 m ² bvo	1,7	6,3	6,3	6,3	7,4	90%
Wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, etc)	100 m ² bvo	-	9,3	9,3	9,3	10,3	99%
Sauna	100 m ² bvo	2,5	6,7	6,7	6,7	7,3	99%
Sporthall	100 m ² bvo	1,6	2,9	2,9	2,9	3,5	96%
Sportzaal	100 m ² bvo	1,2	2,8	2,9	2,9	3,6	94%
Tennishal	100 m ² bvo	0,3	0,5	0,5	0,5	0,5	87%
Squashhal	banen	1,6	2,7	2,7	2,7	3,2	84%
Zwembad overdekt	pp per 100 m ² bassin	-	11,5	11,5	11,5	13,3	97%
Zwembad openlucht	pp per 100 m ² bassin	-	12,9	12,9	12,9	15,8	99%
Sportveld	pp per ha netto terrein	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0	95%
Stadion	zitplaatsen	0,1	0,1	0,1	0,1	-	99%
Kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)	100 m ² bvo	1,3	1,9	1,9	1,9	2,1	98%
Kunstijsbaan (400 meter)	100 m ² bvo	-	2,6	2,6	2,6	2,8	98%

Tabel 8: Parkeernormen functie Sport

5.2.6 Ontspanning

Parkeernormen Woerden	Eenheid	Stedelijke zone					Aandeel bezoekers
		Woerden		Overige kernen		Rest	
		Centrum	Rest bebouwde kom	Harmelen	Overige bebouwde kommen	Buitengebied	
Jachthaven	ligplaatsen	-	0,6	0,6	0,6	0,6	-
Golfoefencentrum	per centrum	-	51,1	51,1	51,1	56,2	93%
Golfbaan (18 holes)	per 18 holes (60ha)	-	96,0	96,0	96,0	118,3	98%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal, gemiddeld)	100 m ² bvo	3,2	3,9 ⁸	4,7	4,7	5,1	98%
Manege	boxen					0,4	90%
Dierenpark	ha. netto terrein	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0	99%
Attractie- en pretpark	ha. netto terrein	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0	99%
Volkstuin	percelen	-	1,4	1,4	1,4	1,5	100%

Tabel 9: Parkeernormen functie Ontspanning

5.2.7 Horeca

Parkeernormen Woerden	Eenheid	Stedelijke zone					Aandeel bezoekers
		Woerden		Overige kernen		Rest	
		Centrum	Rest bebouwde kom	Harmelen	Overige bebouwde kommen	Buitengebied	
Camping (kampeerterrin)	standplaatsen	-	-	-	-	1,2	90%
Bungalowpark	bungalows	-	1,7	1,7	1,7	2,1	91%
Hotel (3 sterren)	kamers	0,3	0,5	0,5	0,5	0,7	77%
Café/ bar	100 m ² bvo	5,0	6,0	7,0	7,0	-	90%
Restaurant	100 m ² bvo	9,0	15,0	15,0	15,0	-	80%
Disco	100 m ² bvo	6,9	20,8	20,8	20,8	20,8	99%
Evenementenhal/ beursgebouw/ congresgebouw	100 m ² bvo	6,5	8,5	8,5	8,5	-	99%

Tabel 10: Parkeernormen functie Horeca

⁸ Wijkt, op basis van uitgevoerd onderzoek in december 2013 en januari 2014 rondom een indoor speelvoorziening, af van parkeernorm uit CROW-richtlijn in relatie tot de in hoofdstuk 2 genoemde toegepaste kaders en uitgangspunten. Op basis van dit onderzoek is besloten de parkeernorm voor deze specifieke functie in deze stedelijke zone aan te passen, in afwijking van de gehanteerde uitgangspunten zoals weergegeven in hoofdstuk 2. De weergegeven parkeernorm ligt binnen de bandbreedte van de CROW-kcijfers, maar ligt iets lager dan de norm die voor deze functie in de betreffende zone zou gelden op basis van de gehanteerde uitgangspunten.

5.2.8 Zorg en religie

Het bepalen van een algemene norm voor een specifieke functie, waarbij de uitwerking van die functie heel divers kan zijn, is niet eenvoudig. Dit gaat zeker ook op bij ziekenhuizen, waar de ontwikkelingen van de laatste jaren tot gevolg hebben dat het bepalen van een goede algemene parkeernorm eigenlijk niet mogelijk is. Het gaat daarbij om zaken als: meer poliklinische behandelingen, samenvoegen met andere functies, introductie van een zorghotel, ontwikkelen specialiteiten waarbij veel verkeer van buiten Woerden komt etc. De voorgestelde parkeernorm kan gezien worden als een basis voor het berekenen van de uiteindelijke parkeereis, echter is niet zondermeer bepalend voor de te verwachte parkeervraag en dient in nader overleg tussen zorginstellingen en de gemeente te worden bepaald.

Parkeernormen Woerden	Eenheid	Stedelijke zone					Aandeel bezoekers
		Woerden		Overige kernen		Rest	
		Centrum	Rest bebouwde kom	Harmelen	Overige bebouwde kommen	Buitengebied	
Huisartsenpraktijk (- centrum)	behandelkamers	2,1	3,0	3,3	3,3	3,3	57%
Apotheek	100 m ² bvo	2,3	3,2	3,4	3,4	-	45%
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	behandelkamers	1,3	1,8	2,0	2,0	2,0	57%
Consultatiebureau	behandelkamers	1,4	1,9	2,1	2,2	2,2	50%
Tandartsenpraktijk (- centrum)	behandelkamers	1,6	2,4	2,6	2,6	2,6	47%
Gezondheidscentrum	behandelkamers	1,6	2,2	2,5	2,5	2,5	55%
Ziekenhuis	100 m ² bvo	1,4	1,7	1,9	1,9	2,0	29%
Crematorium	begraafenis/ crematie	-	30,1	30,1	30,1	30,1	99%
Begraafplaats	begraafenis/ crematie	-	31,6	31,6	31,6	31,6	97%
Penitentiaire inrichting	cellen	1,7	3,3	3,3	3,3	3,7	37%
Religiegebouw	zitplaats	0,2	0,2	0,2	0,2	-	-
Verpleeg- en verzorgingstehuis	wooneenheden	0,6	0,6	0,6	0,6	-	60%

Tabel 11: Parkeernormen functie Zorg en Religie

Toelichting

Verpleeg-, verzorgingstehuis

- Zorgplaatsen waarbij de gehandicapte of oudere bewoners niet meer geheel zelfstandig kunnen wonen en gehele of gedeeltelijke verzorging nodig hebben. Hier zijn voornamelijk parkeerplaatsen nodig voor het opvangen van bezoek en personeel.

Ziekenhuis

- Bij vaste bezoektijden bovengrens hanteren (de gegeven zijn minimum)

Huisartsenpraktijk

- Minimum van 3 p.p. per praktijk (ook in avond parkeervraag)

5.2.9 Onderwijs

Parkeernormen Woerden		Stedelijke zone					
Functies	Eenheid	Woerden		Overige kernen		Rest	Aandeel bezoekers
		Centrum	Rest bebouwde kom	Harmelen	Overige bebouwde kommen	Buitengebied	
Kinderdagverblijf (crèche)	100 m ² bvo	1,0	1,4	1,4	1,4	1,5	0%
Basisonderwijs	leslokaal	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	
Middelbare school	leerlingen	3,7	4,9	4,9	4,9	4,9	11%
ROC	leerlingen	4,7	5,8	5,9	5,9	5,9	7%
Hogeschool	studenten	9,3	10,7	10,9	10,9	10,9	72%
Universiteit	studenten	13,2	16,5	16,7	16,8	16,8	48%
Avondonderwijs	studenten	4,5	6,8	6,8	6,9	10,5	95%

Tabel 12: Parkeernormen functie Onderwijsvoorzieningen

Toelichting

Arbeidsplaats	Maximaal gelijktijdig aanwezige werknemers
Beroepsonderwijs dag (MBO/ROC/ WO/HBO)	Totale parkeervraag = aantal collegezalen + aantal leslokalen
Leslokaal	Circa 30 zitplaatsen
Collegezaal	Circa 150 zitplaatsen
Basisonderwijs	Exclusief Kiss&Ride
Creche/peutespeelzaal/ kinderdagverblijf	Exclusief Kiss&Ride

Rekenvoorbeelden

In de publicatie 182 van het CROW zijn rekenvoorbeelden opgenomen ten behoeve van een inschatting van de parkeervraag voor halen en brengen bij scholen en kinderdagverblijven. Opgemerkt wordt dat deze rekenvoorbeelden in de vervangende publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' zijn komen te vervallen. De rekenvoorbeelden zijn:

- Voor de groepen 1 t/m 3: aantal leerlingen x % leerlingen met de auto x 0,5 x 0,75
- Voor de groepen 4 t/m 8: aantal leerlingen x % leerlingen met de auto x 0,25 x 0,85
- Kinderdagverblijf: aantal leerlingen x % leerlingen met de auto x 0,25 x 0,75

De laatste 2 factoren staan voor een reductiefactor voor de parkeerduur en het aantal mensen in de auto

Het percentage leerlingen dat wordt gebracht en gehaald is afhankelijk van:

Stedelijkheidsgraad, stedelijke zone, de gemiddelde afstand naar school

Het gemiddelde percentage ligt tussen:

- Groepen 1 t/m 3: 30 - 60 %
- Groepen 4 t/m 8: 50 - 80%
- Kinderdagverblijf: 50 - 80%

Indien de aanvangs- en eindtijd van de groepen 1 t/m 3 en 4 t/m 8 verschillen mag het aantal parkeerplaatsen met maximaal 40% worden gereduceerd.

6 Kencijfers fietsparkeervoorzieningen

In de directe nabijheid van belangrijke herkomst- en bestemmingslocaties dienen fietsparkeervoorzieningen aanwezig te zijn. In de 'richtlijnen voor de capaciteitsbepaling van fietsparkeren voor bezoekers van solitaire voorzieningen' van het CROW wordt een overzicht gegeven van de belangrijkste bestemmingslocaties met een richtlijn voor de capaciteitsbepaling van het parkeren van fietsen bij die locaties. De kencijfers fietsparkeren uit publicatie 291 van het CROW (Leidraad Fietsparkeren) hanteert de gemeente Woerden als richtlijn. Over het algemeen geldt daarbij dat indien de functie een sterke OV-concurrentie, een grote bovenwijkse- of regiofunctie en/of een perifere ligging heeft, de ondergrens van de richtlijn genomen kan worden.

Fietsparkeerkencijfers voor woningen						
	Locatie	Kencijfers	Spreiding gemeente (min-max)	Per	Opmerking	Validatie
Rij- en vrijstaande woning	1	kamer	Bij voorkeur plus 1	5 – 6	woning	3
Appartement (met fietsberging)	0,75	kamer	Minimaal 2 plekken	2 – 3	woning	5
Appartement (zonder fietsberging)	0,25	kamer		0,5 – 1	woning	2
Studentenhuis	1	kamer				1

Fietsparkeerkencijfers voor kantoren						
	Locatie	Kencijfers	Spreiding gemeente (min-max)	Per	Opmerking	Validatie
Kantoor (personeel)	Centrum	1,7	1,0 – 2,9	100 m2 BVO		3
	Schil centrum	1,2	0,7 – 2,0			
	Rest bebouwde kom	1,2	0,7 – 2,0			
	Buitengebied	0,7	0,4 – 1,2			
	Op NS-station	0,9	0,5 – 1,5			
Kantoor (bezoekers)		5	3 – 7			2

Fietsparkeerkencijfers voor winkelen en boodschappen						
	Locatie	Kencijfers	Spreiding gemeente (min-max)	Per	Opmerking	Validatie
Winkelcentrum	Binnen bebouwde kom	2,7	1,5 – 4,0	100 m2 BVO		1
Supermarkt	Binnen bebouwde kom	2,9	1,6 – 4,3	100 m2 BVO		2
Bouwmart	Binnen bebouwde kom	0,25	0,1 – 0,4	100 m2 BVO		2
Tuincentrum	Binnen bebouwde kom	0,4	0,2 – 0,6	100 m2 BVO		1
	Buiten bebouwde kom	0,1	0,1-0,1			

Fietsparkeerkencijfers voor horeca						
	Locatie	Kencijfers	Spreiding gemeente (min-max)	Per	Opmerking	Validatie
Fastfood-restaurant	Centrum en schil	29	16 – 45	locatie	Terras meetellen	1
	Rest bebouwde kom	10	5 – 15			
	Buitengebied	5	3 – 7			
Restaurant (eenvoudig)	Binnen bebouwde kom	18	10 – 28	100 m2 BVO	terras meetellen	1
	Buiten bebouwde kom					
		15	8 – 23			
Restaurant (luxe)		4	2 – 7	100 m2 BVO		1

Fietsparkeerkencijfers voor sport, cultuur en ontspanning						
	Locatie	Kencijfers	Spreiding gemeente (min-max)	Per	Opmerking	Validatie
Bibliotheek		3	2 – 5	100 m2 BVO		1
Bioscoop	Centrum	7,8	4 – 12	100 m2 BVO	Grote aantallen	1
	schil centrum	4,3	2 – 7			
	rest bebouwde kom	1,4	0,8 – 2,2			
Fitness	Centrum	5	3 – 8	100 m2 BVO		1
	Schil centrum	3,7	2 – 5,8			
	Rest bebouwde kom	2	1,1 – 3,1			
Museum		0,9	0,5 – 1,4	100 m2 BVO		1
Sporthal		2,5	1,4 – 3,9	100 m2 BVO		1
Sportveld		61	33 – 95	Ha netto terrein		1
Sportzaal		4	2,2 – 6,2	100 m2 BVO		1
Stadion		9	5 – 14	100 zitplaatsen	Grote aantallen	1
Stedelijk evenement		32	18 – 50	100 bezoekers	Grote aantallen	1
Theater	Centrum	24	13 – 38	100 zitplaatsen	Grote aantallen	1
	Schil centrum	21	11 – 33			
	Rest bebouwde kom	18	10 – 28			
Zwembad (openlucht)		28	15 – 43	100 m2 bassin	Grote aantallen	1
Zwembad (overdekt)		20	11 – 32	100 m2 bassin	Grote aantallen	1

Fietsparkeerkencijfers voor gezondheidszorg en maatschappelijke voorzieningen						
	Locatie	Kencijfers	Spreiding gemeente (min-max)	Per	Opmerking	Validatie
Apotheek bezoekers		7	4 – 10	locatie	Kleine aantallen	1
Apotheek medewerkers		4	2 – 7	Locatie	Kleine aantallen	1
Begraafplaats/ Crematorium		5	3 – 8	elijk-tijdige plechtig-he	Kleine aantallen	1
Gezondheids-centrum bezoekers		1,3	1 – 2	100 m2		1
Gezondheids-centrum medewerkers		0,4	0,3 – 0,7	100 m2		1
Kerk/moskee		40	22 – 62	100 zitplaatsen	sen meer dan katholieken. N	1
Ziekenhuis bezoekers		0,5	0,3 – 0,7	100 m2 BVO	Grote aantallen	1
Ziekenhuis medewerkers	Centrum	0,4	0,2 – 0,7	100 m2 BVO	Grote aantallen	1
	Schil centrum	0,4	0,2 – 0,6			
	Rest bebouwde kom	0,2	0,1 – 0,4			

Fietsparkeerkencijfers voor basisscholen						
	Locatie	Kencijfers	Spreiding gemeente (min-max)	Per	Opmerking	Validatie
Basisschool leerlingen	<250 leerlingen	4,3	3,0 – 5,0	10 leer-lingen	zorgingsgebied meer fietsse	2
	250 – 500 leerlingen	5	3,5 – 5,8			
	>500 leerlingen	6,2	4,3 – 7,2			
Basisschool medewerkers		0,4	0,2 – 0,7	10 leer-lingen		1

Fietsparkeerkencijfers voor middelbare scholen en ROC's						
	Locatie	Kencijfers	Spreiding gemeente (min-max)	Per	Opmerking	Validatie
Middelbare school leerlingen		14	10 – 16	100 m2 BVO	Grote aantallen	1
Middelbare school medewerkers	Centrum	0,6	0,4 – 1,1	100 m2 BVO		1
	Schil centrum	0,5	0,3 – 0,9			
	Rest bebouwde kom	0,4	0,2 – 0,7			
ROC leerlingen		12	8,0 - 14	100 m2 BVO	Op OV-locaties lager	1
ROC medewerkers		0,9	0,6 – 1,0	100 m2 BVO		1

Fietsparkeerkencijfers voor overstapplaatsen						
	Locatie	Kencijfers	Spreiding gemeente (min-max)	Per	Opmerking	Validatie
Busstation	Centrum en schil	42	23 – 61	Halteren-de buslijn		1
Carpoolplaats	Rand bebouwde kom	0,8	0,5 – 1,3	autoparkeerplaats		1

De fietsparkeerkencijfers zijn bedoeld voor solitaire functies. Ze zijn niet geschikt voor gebieden met een grote mening van functies, zoals binnensteden. Standaard is een marge van +20% in de kencijfers verwerkt. Deze extra parkeercapaciteit is gewenst omdat fietsers de lege plekken ook moeten kunnen vinden. Daarnaast wordt zo enige flexibiliteit geboden om een beperkte groei van fietsgebruik op te kunnen vangen. De kencijfers staan geheel los van de normen in het bouwbesluit (of eventuele andere wettelijke bepalingen in de toekomst). In het bouwbesluit staan de minimale normen waaraan nieuwbouw of verbouwing voldaan moet worden. Met kencijfers kan het beleidsmatig gewenst aantal fietsparkeerplekken bepaald worden. Voor werklocaties wordt zoveel mogelijk onderscheid gemaakt tussen werknemers en bezoekers.

Gemeenten kunnen een correctiefactor toepassen op de gerelateerd aan het fietsgebruik binnen een gemeente.

Type voorziening	Fietsgebruik in betreffende gemeente				
	Zeer laag	laag	gemiddeld	hoog	Zeer hoog
Algemeen	0,5	0,8	1,0	1,2	1,5
Werk	0,6	0,8	1,0	1,2	1,7
Winkelen en boodschappen doen	0,6	0,8	1,0	1,2	1,5
Onderwijs	0,7	0,9	1,0	1,1	1,2
Sociaal-recreatief	0,5	0,9	1,0	1,2	1,6
overig	0,4	0,7	1,0	1,3	1,4

Aangezien het fietsgebruik binnen de gemeente Woerden boven het gemiddelde ligt en de gemeente Woerden het fietsgebruik wilt stimuleren zal er gerekend worden met een correctiefactor van zee hoog bij de diverse voorzieningen.

7 Beoordeling mogelijke vrijstelling of reductie gemeentelijke parkeereis

In dit hoofdstuk wordt aangegeven welke stappen worden doorlopen in de beoordeling en mogelijke ontheffing van de parkeereis.

Beoordeling en mogelijke ontheffing van de gemeentelijke parkeereis

1. Hoofddoel 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 op eigen terrein wordt gerealiseerd en dat parkeerplaatsen toegankelijk moeten zijn conform de richtlijnen uit het ASVV 2012 (publicatie 723), ook voor bezoekers.
2. Indien realisatie van de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein in eerste instantie niet mogelijk lijkt, wordt beoordeeld of een aanpassing van het bouwplan (meer parkeerplaatsen en of minder bouwvolume) kan leiden tot het wel voldoen aan de gemeentelijke parkeereis.
3. Indien ook dit niet mogelijk is zal, indien de locatie buiten het stadscentrum is gelegen, worden gekeken of er voor het bezoekersdeel parkeerruimte in de omgeving voorhanden is (conform de in paragraaf 4.1 genoemde procedure)
4. Als de onder 1,2 en 3 genoemde oplossingen echt niet mogelijk blijken kan de vergunningaanvrager, om voor vrijstelling in aanmerking te komen, een schriftelijke onderbouwing indienen bij het college van B&W. Het verzoek van de aanvrager moet gegronde redenen bevatten om aan te tonen dat de bovengenoemde oplossingen niet mogelijk zijn, of er moet duidelijk uit blijken waarom hij vindt dat de parkeernorm voor die situatie niet van toepassing is voor hem.
5. Het college van B&W kan 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 nadelige gevolgen op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid.

Bijlage 1 Eisen ten aanzien van parkeeronderzoeken

Zoals in paragraaf 4.1 staat vermeld kan voor het gebied buiten het centrum, indien blijkt dat redelijkerwijs op eigen terrein niet aan de parkeereis kan worden voldaan, voor het bezoekersdeel van de parkeernorm een beroep gedaan worden op eventuele restcapaciteit in de openbare ruimte. De aanwezigheid van deze restcapaciteit wordt aangetoond middels een parkeeronderzoek. De kosten voor het uitvoeren van het onderzoek komen voor rekening van de aanvrager van de omgevingsvergunning/ontwikkelaar. In deze bijlage staan enkele minimale eisen beschreven waaraan een dergelijk parkeeronderzoek moet voldoen:

- Het parkeeronderzoek wordt door een onafhankelijk bureau uitgevoerd;
- Uit het onderzoek moet overduidelijk blijken dat, na realisatie van de functie(s), de parkeerdruk in het onderzoeksgebied op het maatgevende moment in de week onder de 85% zal blijven.

Onderzoeksgebied

De parkeerbezetting binnen een loopafstand van 150 meter rondom de ontwikkeling is bepalend.

Parkeercapaciteit

Voor de beschikbare parkeercapaciteit worden uitsluitend officieel aangeduide openbare parkeerplaatsen meegeteld. Belanghebbenden, gereserveerde of particuliere parkeerplaatsen tellen niet mee in de beschikbare capaciteit. Indien parkeervakken niet afzonderlijk zijn gemarkeerd, maar overduidelijk is dat de ruimte wel als parkeergelegenheid kan worden aangeduid, dan wordt voor het bepalen van de capaciteit gerekend met een afstand van 6,0 meter per parkeerplaats bij langsparkeren of een breedte van 2,50 meter bij haaks parkeren. Fout of illegaal geparkeerde voertuigen dienen te worden meegenomen in het parkeeronderzoek en worden in de bezettingsberekening meegenomen.

Meetperiode

Op enkele maatgevende momenten in de week (niet zijnde een vakantieperiode) zal de parkeerbezetting worden geregistreerd. Op een gemiddelde werkdag (dinsdag of donderdag) worden voor de periodes 'werkdag ochtend', 'werkdag middag' en 'werkdag avond' ten minste op een dinsdag en een donderdag een onderzoek naar de feitelijke parkeerbezetting uitgevoerd. Tevens dient, in het geval het primair een woonomgeving betreft, minimaal twee nachtelijke metingen (tussen 23.00 en 05.00 uur) worden uitgevoerd.

Indien de parkeerdruk in de omgeving (mede) wordt bepaald door een functie met op bepaalde momenten een specifieke parkeervraag (bv. horeca; zaterdagavond / winkels: koopavond, zaterdagmiddag /camping; seizoensgebonden) dan dient in aanvulling op wat hierboven staat op die momenten ook minimaal tweemaal een onderzoek naar de feitelijke parkeerbezetting te worden uitgevoerd.

In overleg met de gemeente worden de onderzoeksmomenten nader bepaald. Op basis van de in deze nota genoemde parkeernormen in combinatie met de aanwezigheidspercentages dient vervolgens te worden bepaald in welke mate en op welke momenten in de week de ontwikkeling een parkeervraag heeft. Deze verwachte (toekomstige) parkeervraag dient te worden opgeteld bij de waargenomen bezetting uit het parkeeronderzoek. Indien vervolgens blijkt dat de parkeerdruk op het

maatgevend moment in de week onder de 85% blijft, kan mogelijk van de norm vrijstelling worden verkregen.

Bijlage 2 Rekenvoorbeelden

Rekenvoorbeeld 1: Ontwikkeling restaurant

Een Woerdense ondernemer wil een restaurant realiseren in een nieuw pand in Harmelen. Het restaurant zal een oppervlakte krijgen van 168 m² bvo.

De parkeernorm voor een restaurant is: 15 pp. per 100 m² bvo (aandeel bezoek 80%). Conform de Woerdense parkeernormering betekent dit dat er minimaal 25,2 parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden. Ten behoeve van deze ontwikkeling is dus het uitgangspunt dat 26 parkeerplaatsen (afrondding naar boven) op eigen terrein gerealiseerd dienen te worden.

De ondernemer zal volgens de plannen op eigen terrein 20 parkeerplaatsen realiseren ten behoeve van zijn personeel en klanten. De ondernemer constateert dat er aan de openbare weg, direct voor het plangebied, 9 parkeerplaatsen zijn die overdag gebruikt worden, maar 's avonds altijd leeg staan. Deze plaatsen kunnen volgens de ondernemer in de avonduren gebruikt worden door zijn klanten.

De ondernemer dient een schriftelijk verzoek in bij het college van B&W onderbouwd met een parkeeronderzoek (conform de eisen zoals genomen in bijlage 1) met een verzoek tot ontheffing van de parkeereis, met daarin opgenomen aanvullende onderbouwing, waaruit blijkt dat het realiseren van (extra) parkeerplaatsen op eigen terrein of aanpassing van het bouwplan niet mogelijk is.

Rekenvoorbeeld 2: Ontwikkeling appartementen en kantoorruimte

Aan de rand van Woerden worden 25 appartementen gerealiseerd (categorie duur). In de plint van het appartementencomplex komt een apotheek (140 m² bvo), een huisarts (met 1 behandelkamer) en kantoorruimte met baliefunctie (80 m² bvo) ten behoeve van een makelaarskantoor.

Volgens de parkeernormen zijn hiervoor de volgende aantallen parkeerplaatsen nodig:

Appartementen (koop, etage, midden):	25 x 1,8 = 45 (bezoekersaandeel 30%)
Apotheek:	140 x 3,2/100 = 4,48 → 5 (bezoekersaandeel 90%)
Huisarts:	1 x 3 = 3 → 3 (bezoekersaandeel 65%)
Kantoorruimte :	80 x 2,9/100 = 2,32 → 3 (bezoekersaandeel 20%)

Voor de toekomstige functies zijn, zonder toepassing van dubbelgebruik 56 parkeerplaatsen benodigd.

De verdeling aandeel vaste gebruikers en aandeel bezoek is respectievelijk

Appartementen: 70% x 45 = 31,5 vast / 30% x 45 = 13,5 bezoekers

Apotheek: 10% x 5 = 0,5 vast / 90% x 5 = 4,5 bezoekers

Huisarts: 35% x 3 = 1,05 vast / 65% x 3 = 1,95 bezoekers

Kantoorruimte : 80% x 3 = 2,4 vast / 20% x 3 = 0,6 bezoekers

Totaal 36 vaste gebruikers en 20 bezoekers

Ter bepaling van het maatgevende moment wordt (aan de hand van de aanwezigheidspercentages overgenomen uit bijlage 2) voor elk moment berekend hoeveel van de vaste gebruikers en bezoekers op dat moment aanwezig zijn.

Aanwezigheidspercentages

Aanwezigheidspercentages	Werkdag overdag	Werkdag- middag	Werkdag- avond	Koop- avond	Werkdag- nacht	Zaterdag- middag	Zaterdag- avond	Zondag- middag
Appartementen	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Apotheek (sociaal medisch)	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
Huisarts (sociaal medisch)	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
Kantoorruimte	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%

Aantal aanwezig (aantal x aanwezigheidspercentage)

Aanwezigheidspercentages	Werkdag overdag	Werkdag- middag	Werkdag- avond	Koop- avond	Werkdag- nacht	Zaterdag- middag	Zaterdag- avond	Zondag- middag
Appartementen (45p.p.)	23	23	40	36	45	27	36	32
Apotheek (5 p.p.)	5	4	1	1	0	1	1	1
Huisarts (3 p.p.)	3	2	1	1	0	1	1	0
Kantoorruimte (3 p.p.)	3	3	1	1	0	0	0	0
TOTAAL	44	43	43	39	45	29	38	33

Met gebruik van de aanwezigheidspercentages zijn er op het maatgevende moment 43 parkeerplaatsen nodig (in plaats van 56 zonder gebruik te maken van de aanwezigheidspercentages).

Om het aantal plaatsen te bepalen dat openbaar toegankelijk moet zijn wordt ook het aandeel bezoek in verhouding tot de aanwezigheidspercentages berekend.

Aantal aanwezig (aantal x aanwezigheidspercentage)

Aanwezigheidspercentages	Werkdag overdag	Werkdag- middag	Werkdag- avond	Koop- avond	Werkdag- nacht	Zaterdag- middag	Zaterdag- avond	Zondag- middag
Appartementen (13,5 p.p.)	6,75	6,75	12,15	10,8	13,5	8,1	10,8	10,1
Apotheek (4,5 p.p.)	4,5	3,38	0,45	0,45	0	0,45	0,45	0,45
Huisarts (1,95 p.p.)	2,0	1,46	0,2	0,2	0	0,2	0,2	0,2
Kantoorruimte (0,6 p.p.)	0,6	0,6	0,0	0,1	0	0,0	0,0	0,0
TOTAAL	14	13	13	12	14	9	12	11

Van de 43 minimaal aan te leggen parkeerplaatsen dienen dus minimaal 14 plaatsen openbaar toegankelijk te zijn (zonder gebruik van de aanwezigheidspercentages 20)

Rekenvoorbeeld 3: Voormalige loods wordt sportschool

Een voormalige loods zal worden omgebouwd tot een sportschool. De loods had een totale oppervlakte van 600 m² bvo.

De oude parkeervraag is gesteld op 1,1 per 100 m² = 7 parkeerplaatsen

De nieuwe parkeervraag wordt gesteld op: 4,8 per 100 m² = 29 parkeerplaatsen

Er dienen dus 22 extra parkeerplaatsen te worden aangelegd

Rekenvoorbeeld 4: halen en brengen bij een kinderdagverblijf

Er wordt een kinderdagverblijf aan de rand van de bebouwde kom gerealiseerd (op grote afstand van woningen, geen openbaar vervoer in de nabijheid) met 7 personeelsleden en een opvangcapaciteit voor 60 kinderen.

Gezien de ligging van het kinderdagverblijf zal het aantal kinderen dat met de auto wordt gebracht hoog zijn.

Voor het personeel zijn $7 \times 0,6$ (norm) = 4,2 → 5 parkeerplaatsen benodigd

Voor het halen en brengen zijn :

60 (aantal leerlingen) $\times 80\%$ (% leerlingen met de auto) $\times 0,25 \times 0,75 = 12,75 \rightarrow 13$ plaatsen benodigd.

Totaal zijn dus $5 + 13 = 18$ plaatsen benodigd

Bijlage 3 Begrippenlijst

In deze begrippenlijst worden enkele begrippen uit deze nota nader verklaard.

Brutovloeroppervlak: (m ² bvo)	Oppervlakte van het gebied dat wordt begrensd door de buitenomtrek van de omringende opgaande scheidingsconstructies, gemeten op vloerniveau(s). Inpandig gebouwde parkeervoorzieningen maken geen deel uit van het bvo.
Functie	Zie <i>voorziening</i>
Kencijfers	Snel toepasbare basisgegevens waarmee een eerste indruk van maat en getal kan worden verkregen. Deze cijfers zijn gebaseerd op praktijk- of literatuurgegevens of onderbouwde bewerkingen hiervan.
Maatgevend moment	Periode van de week waarop de (verschillende) functies samen gelijktijdig een maximale parkeervraag genereren.
Omgevingsadressen: dichtheid	Het aantal adressen binnen een cirkel met een straal van een kilometer rondom een adres, gedeeld door de oppervlakte van de cirkel. De omgevingsadressendichtheid wordt uitgedrukt in adressen per km ² .
Parkeerbalans	De verschillen tussen de parkeerbehoefte en het parkeeraanbod per tijdsperiode van de dag/week.
Parkeerbehoefte	De parkeerbehoefte wordt bepaald door de parkeernorm toe te passen in relatie tot het aantal te realiseren woningen, winkeloppervlakte, etc. in het betreffende plan. Uit deze berekening volgt dan het aantal parkeerplaatsen dat het betreffende bouwplan nodig heeft.
Parkeereis	Berekende behoefte op basis van de parkeernorm en functie.
Parkeernorm	Een parkeernorm is een getal waarmee de parkeerbehoefte wordt berekend. Ofwel: met een parkeernorm wordt een objectieve berekening gemaakt van het aantal parkeerplaatsen bij een bepaalde functie van een gebouwde voorziening (woning, winkel, bedrijf, kantoor, etc).
Parkeren	Doen of laten staan van voertuigen anders dan gedurende de tijd die nodig is voor en gebruikt wordt tot het onmiddellijk in- of uitstappen van personen of voor het onmiddellijk laden en lossen van goederen.
Stedelijke zone	De stedelijke zone betreft de ligging in het stedelijke gebied. Hierbij wordt de globale indeling gebruikt naar 'centrum' (het gebied van het kernwinkelapparaat), de schil rondom het centrum, de 'rest van de bebouwde kom' (het overige stedelijke gebied) en het 'buitengebied' (alle gebieden buiten het stedelijke gebied).
Stedelijkheidsgraad	De mate waarin mensen bij elkaar in de buurt wonen, uitgedrukt in adressendichtheid per vierkante kilometer. Het CBS hanteert vijf stedelijkheidsgraden (van 'zeer sterk stedelijk' tot 'niet-stedelijk'). Deze zijn gebaseerd op het aantal huisadressen per vierkante kilometer, ook wel <i>omgevingsadressendichtheid</i> genoemd.

Voorziening

Specifieke voorziening (of activiteit) op een bepaalde locatie.