TUURDIJK 43 'T GOY

bestemmingsplan

BOUW



Oostwijk 5
5406 XT Uden

Postbus 511
5400 AM Uden

0413 33 68 00
info@dlvadvies.nl

www.dlvadvies.nl

Tuurdijk 43 't Goy

bestemmingsplan

Adviseur Ruimtelijke Ordening
mw. mr. M. (Marissa) ten Hagen
Projectleider Bouw
dhr. ir. A.H. (Anne) van Rossum

Datum:
19-10-2023

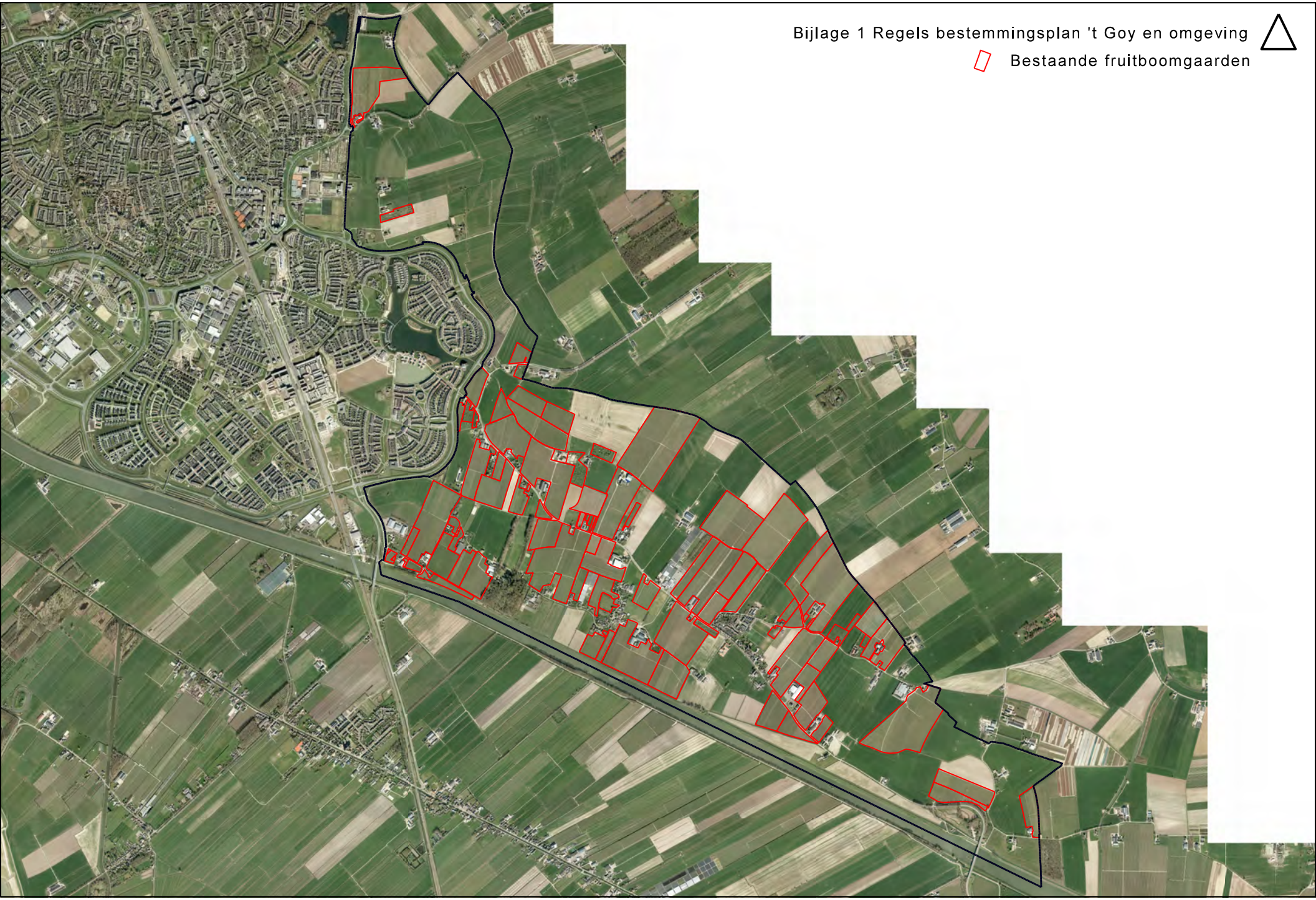
Inhoudsopgave

Bijlagen bij de regels 3

Bijlage 1	Bestaande boomgaarden	4
Bijlage 2	Staat van bedrijfsactiviteiten	6
Bijlage 3	Staat van Horeca-activiteiten	8
Bijlage 4	Rode contour	11
Bijlage 5	Nota Parkeernormen	13

Bijlagen bij de regels

Bijlage 1 Bestaande boomgaarden


Bijlage 1 Regels bestemmingsplan 't Goy en omgeving
Bestaande fruitboomgaarden

Bijlage 2 Staat van bedrijfsactiviteiten

Bijlage 3 Staat van Horeca-activiteiten

Staat van Horeca-activiteiten

Categorie 1 'Horeca - licht'
Categorie 1 wordt lichte horeca genoemd, omdat de horeca-activiteiten overdag en 's avonds plaatsvinden, verder omdat er slechts van een geringe geluidsbelasting sprake is en omdat het hoofddoel niet is gericht op het schenken van alcoholhoudende dranken. Binnen categorie 1 worden drie deelcategorieën onderscheiden: categorie 1a bevat de winkelondersteunende horeca, categorie 1b alleen kleinschalige horeca, categorie 1c ook de grootschaliger activiteiten in de lichte horeca. Een specifieke deelcategorie binnen de lichte horeca is de bezorgdienst van eten- en drinkenswaren.
Slechts ondergeschikte commerciële zaalverhuur (met of zonde muziek/dans) is mogelijk in deze categorie.

Voorbeelden van horeca-activiteiten in categorie 1

- Categorie 1a: automatiek, broodjeszaak, croissanterie, koffiebar, lunchroom, tearoom, traiteur, ijssalon.
- Categorie 1b: bistro, restaurant, hotel, snackbar, cafeteria, bed & breakfast.
- Categorie 1c: 1 a+b > 250 m².
- Categorie 1d: bezorgdiensten.

Categorie 2: 'Horeca - middelzwaar'
Onder middelzware horeca worden horeca-activiteiten verstaan met enerzijds late openingstijden, een hogere geluidsbelasting, het accent op het schenken van alcohol, maar anderzijds met een relatief gering volume, waardoor het aantal verkeersbewegingen en parkeeroppervlak beperkt blijft.
Slechts ondergeschikte commerciële zaalverhuur (met of zonder muziek/dans) is mogelijk in deze categorie.

Voorbeelden van horeca-activiteiten in categorie 2
Bar, café, shoarma/grillroom, bierhuis, proeflokaal, zalenverhuur (zonder regulier gebruik muziek/dans).

Categorie 3: 'Horeca - zwaar'
Het verschil met de middelzware horeca is dat er bij zware horeca sprake is van een fors volume. Hierdoor gaat deze horeca gepaard met een grote verkeersaantrekkende werking en een grote behoefte aan parkeergelegenheid. Tevens hoeft hier commerciële zaalverhuur (met of zonder muziek/dans) niet ondergeschikt te zijn.

Voorbeelden van horeca-activiteiten in categorie 3
Dancing, disco, nachtclub, partycentrum (met regulier gebruik muziek/dans).

Categorie 4: Ondergeschikte horeca
Als categorie 4 wordt de ondergeschikte horeca onderscheiden. Onder ondergeschikte horeca valt ook de paracommerciële horeca. Een instelling wordt aangemerkt als ondergeschikte horeca als horeca een ondergeschikte doelstelling is naast en ten dienste aan de hoofdactiviteit. De hoofdfunctie is bijvoorbeeld van recreatieve, sportieve, sociaal-culturele, educatieve, levensbeschouwelijke of

godsdienstige aard. De ondergeschikte doelstelling ten aanzien van horeca wordt door middel van beperkende voorwaarden, bijvoorbeeld ten aanzien van alcoholschenktijden en aantal m², gekoppeld aan de hoofdfunctie. Hierdoor onderscheidt deze categorie zich van de eerste drie categorieën.
Ten aanzien van commercieel zaalverhuur is in deze categorie alleen niet-commerciële zaalverhuur zonder muziek/ dans mogelijk.

Voorbeelden van ondergeschikte horeca-activiteiten in categorie 4
Sportkantine, niet-commerciële zalenverhuur (zonder regulier gebruik muziek/dans), sociale culturele centra en overige paracommerciële activiteiten.

Uitzonderingen: coffeeshop, seksclubs
Buiten deze categorisering vallen door de gemeente Houten als ongewenst gekenmerkte horeca-activiteiten, zoals coffeeshops en seksclubs.

Bijlage 4 Rode contour

Rode contour



Bron: Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028

Bijlage 5 Nota Parkeernormen

Nota Parkeernormen Houten

Gemeente Houten
Afdelingen Openbare Werken + Ruimtelijk Beleid
December 2013

Inhoud



Hoofdstuk 1	**Inleiding**		**5**
	1.1	Aanleiding	5
	1.2	Leeswijzer	6
Hoofdstuk 2	**Parkeernormen auto**		**9**
	2.1	Achtergrond parkeernormen	9
	2.2	Juridisch kader autoparkeren	9
	2.3	Gebiedsindeling parkeernormen Houten	11
	2.4	Parkeernormen Wonen	13
	2.5	Parkeernormen Werken	16
	2.6	Parkeernormen Winkelen en boodschappen	17
	2.7	Parkeernormen Sport, cultuur en ontspanning	18
	2.8	Parkeernormen Horeca en (verblijfs)recreatie	20
	2.9	Parkeernormen Gezondsheidszorg en voorzieningen	21
	2.10	Parkeernormen Onderwijs	23
Hoofdstuk 3	**Toepassing parkeernormen auto**		**25**
	3.1	Uitgangspunten voor toepassing parkeernormen	25
	3.2	Uitzonderingen	25
	3.3	Schema beoordeling parkeren bij initiatief	28
Hoofdstuk 4	**Parkeernormen fiets**		**31**
	4.1	Belang aandacht voor fietsparkeren	31
	4.2	Juridisch kader fietsparkeren	31
	4.3	Uitgansgpunten voor toepassing parkeernormen	31
	4.4	Parkeernormen fiets	32
	4.4	Mogelijkheden voor uitzonderingen	34
Hoofdstuk 5	**Overgangsregeling**		**37**
Bijlagen	**1**	**Afbakening centrumgebieden Houten**	**39**
	2.	**Tabel aanwezigheidspercentages**	**41**
	3.	**Tabel maximale loopafstanden**	**42**
	4.	**Rekenvoorbeeld**	**43**



Hoofdstuk 1

Inleiding

1.1 Aanleiding

Het Houtense parkeerbeleid (Parkeervisie Houten 2012 – 2017) zet in op een evenwichtige verdeling tussen vraag een aanbod van beschikbare parkeerplaatsen. Hierbij wil de gemeente Houten de parkeervraag en het parkeeraanbod zo goed mogelijk op elkaar afstemmen zodat zo efficiënt mogelijk kan worden omgegaan met de schaarse publieke ruimte en er wordt bijgedragen aan de leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit van Houten.

Om dit te bewerkstelligen is het van groot belang om bij ruimtelijke ontwikkelingen parkeernormen te hanteren. Deze parkeernormen zijn van toepassing bij nieuw- en verbouwplannen waarvoor een bestemmingsplanwijziging of omgevingsvergunning verplicht is. Wanneer een bestemmingsplanwijziging of omgevingsvergunning wordt aangevraagd, toetst de gemeente aan de hand van parkeernormen of in voldoende mate voorzien wordt in parkeercapaciteit ten behoeve van het bouwplan. Het gebruik van juiste parkeernormen draagt bij aan een gunstig leef- en woonklimaat.

Op hoofdlijnen kunnen er twee soorten parkeerbeleid worden onderscheiden: vraagvolgend en sturend parkeerbeleid. Parkeerbeleid is vraagvolgend op het moment dat de vraag naar parkeerruimte volledig wordt gefaciliteerd. Dit is gunstig voor de autobereikbaarheid. Sturend parkeerbeleid, door beperkt parkeerruimte aan te bieden, is gericht op de beperking van het niet-noodzakelijke autogebruik. Dit komt ten gunste van de leefbaarheid. Het optimum ontstaat als wordt gezocht naar evenwicht tussen bereikbaarheid en leefbaarheid. Dit is dan ook het uitgangspunt binnen deze nota.

Met het oog op veranderende wetgeving, de adviezen van de VNG (Vereniging Nederlandse Gemeenten) en het KPVV (Kennis Platform Verkeer en Vervoer) en de wens om transparant te werken heeft de gemeente Houten besloten om in navolging van de Parkeervisie 2012 - 2017 een nota parkeernormen op te stellen. In deze nota parkeernormen staat beschreven welke parkeernormen de gemeente Houten hanteert en hoe deze worden toegepast. Op deze wijze is transparant welke normen de gemeente hanteert zodat ontwikkelende partijen hier in hun planvorming rekening mee kunnen houden.

Naast parkeernormen voor auto’s beschrijft deze nota ook parkeernormen voor de fiets. Hiermee kan de gemeente in de toekomst, waar dit wenselijk is, borgen dat aan het begin en eind van de verplaatsingen per fiets de parkeervoorzieningen goed op orde zijn en de fiets een goed alternatief blijft voor de auto. Met het opnemen van fietsparkeernormen wil de gemeente initiatiefnemers stimuleren ook aandacht te besteden aan de parkeermogelijkheden voor de fiets. Bij de ambitie om fietsstad te zijn hoort ook een goede zorg voor fietsparkeren. Er is ook sprake van een wisselwerking. Als er meer gefietst wordt, zal parkeerdruk (met name in de centrumgebieden) minder snel een belemmering zijn voor nieuwe ontwikkelingen.

Deze nota is een toetsingskader, een instrument voor ruimtelijke ordening dat zorg moet dragen voor een evenwichtige balans in vraag en aanbod van en naar parkeerruimte. De normen zijn niet bedoeld om als gemeente initiatieven tegen te houden, maar om samen met de initiatiefnemer te komen tot een evenwichtige en toekomstbestendige invulling van het parkeervraagstuk, waarbij iedereen faciliteert wat hij kan, op het gebied van bereikbaarheid en kwaliteit van de omgeving.

De parkeernormen opgenomen in deze nota worden toegepast door de beleidsmedewerker verkeer. Initiatiefnemers kunnen bij de voorbereiding van een principeverzoek of bij de aanvraag voor een omgevingsvergunning gebruik maken van deze nota om te bepalen welke parkeervraag zij bij hun initiatief kunnen verwachten en hoe zij hier in kunnen voorzien. De beleidsmedewerker verkeer begeleidt dit traject op het aspect verkeer en parkeren en toetst het initiatief onder andere aan de Nota Parkeernormen.

1.2 Leeswijzer

De Nota parkeernormen bestaat uit vijf hoofdstukken. Hoofdstuk twee is een uitwerking van de parkeernormen. Er staat beschreven waar en wanneer de parkeernormen voor van toepassing zijn. In dit hoofdstuk zijn de tabellen met de parkeernormen voor de auto voor de verschillende functies opgenomen. In hoofdstuk drie staat beschreven hoe de gemeente Houten deze normen hanteert en onder welke voorwaarden eventueel van de normen kan worden afgeweken. Hoofdstuk vier gaat in op parkeernormen voor de fiets. Het vijfde en laatste hoofdstuk beschrijft de overgangsregeling na vaststelling van deze nota.



Hoofdstuk 2

Parkeernormen auto

2.1 Achtergrond parkeernormen

Iedere ruimtelijke functie (wonen, werken, winkelen) trekt een bepaalde hoeveelheid autoverkeer en genereert daarmee ook een bepaalde parkeerbehoefte. Een parkeernorm is een getal dat aangeeft hoeveel parkeerplaatsen voor een dergelijke functie nodig zijn per eenheid.

De parkeernormen die in deze nota bieden houvast bij het bepalen van de benodigde parkeerruimte (de parkeereis) bij woningen, kantoren, winkels, etc. Het aantal aan te leggen plaatsen is afhankelijk van de grootte van de voorziening en de parkeernorm die bij die ontwikkeling hoort.

De parkeernormen zijn gebaseerd op de nieuwste kencijfers van het CROW (publicatie 317, oktober 2012). Deze kencijfers zijn door middel van onderzoek tot stand gekomen en geven een zo goed mogelijke indicatie van de parkeerbehoefte bij verschillende functies. Het CROW geeft de kencijfers (met een marge) voor gebieden met verschillende stedelijkheidsgraden en ligging ten opzichte van centrumgebieden. In dit hoofdstuk zijn deze kencijfers verwerkt tot parkeernormen voor de onderscheiden gebieden in de gemeente Houten.

2.2 Juridisch kader autoparkeren

Om te beoordelen of een vergunning verleend kan worden, toetst de gemeente de aanvraag voor een omgevingsvergunning op dit moment aan de bouwverordening en het bestemmingsplan en maakt hierbij gebruik van de kencijfers van het CROW.

<u>Bouwverordening</u>

De Bouwverordening stelt dat voor het hele grondgebied van de gemeente Houten geldt dat indien de omvang of de bestemming van het gebouw daartoe aanleiding geeft, er ten behoeve van het parkeren of stallen van auto's in voldoende mate ruimte moet zijn aangebracht in, op of onder dat gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort. Deze ruimte mag niet overbemeten zijn, gelet op het gebruik of de bewoning van het gebouw, waarbij rekening moet worden gehouden met de eventuele bereikbaarheid per openbaar vervoer.

Wat wordt verstaan onder ‘in voldoende mate’ en hoe precies rekening kan worden gehouden met bereikbaarheid per openbaar vervoer wordt niet in de bouwverordening beschreven.

<u>Bestemmingsplannen en kencijfers</u>

In sommige bestemmingsplannen zijn parkeernomen in de bestemmingsplanregels opgenomen. Deze moeten worden opgevolgd. Bij afwezigheid van normen in het bestemmingsplan wordt voor berekening van het benodigde aantal

parkeerplaatsen bij een functie gebruik gemaakt van de meest actuele CROW-kencijfers ten aanzien van parkeren.

Wet ruimtelijke ordening en Nota parkeernormen

Met de komst van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) was het de bedoeling het onderwerp parkeren te regelen in (nieuwe) bestemmingsplannen door parkeernormen als voorwaardelijke verplichtingen op te nemen. Het artikel uit de woningwet dat het op dit moment mogelijk maakt parkeerplaatsen bij bouwontwikkelingen te eisen is echter niet in de nieuwe wetgeving terecht gekomen. Daarom is een reparatiewet aangenomen waarbij de oude situatie voorlopig nog als achtervang van kracht blijft.

Vooruitlopend op deze wijzigingen is door de VNG (Vereniging Nederlandse Gemeenten) en het KPVV (Kennis Platform Verkeer en Vervoer) geadviseerd een nota parkeernormen op te stellen waarin duidelijk staat welke parkeernormen door de gemeente worden gehanteerd. Met het opstellen van deze nota loopt de gemeente Houten vooruit op de situatie zoals de wetgever voorstelt. Daarnaast is deze nota goed toepasbaar in de huidige situatie. De nota is gebaseerd op de meest actuele CROW-kencijfers en maakt inzichtelijk hoe deze in Houten worden toegepast.

In het onderstaande schema is te zien wanneer na vaststelling de normen in deze nota moeten worden toegepast:



2.3 Gebiedsindeling parkeernormen gemeente Houten

In de CROW-publicaties worden de kencijfers voor de parkeervraag gekoppeld aan de mate van stedelijkheid. Hierbij is het uitgangspunt dat het autobezit in verstedelijkte gebieden lager is en dat functies in deze gebieden beter bereikbaar zijn met alternatieve vervoerswijzen, zoals bus en trein.

Stedelijkheidsgraad Houten

Op basis van de CROW-kencijfers kan de kern Houten worden aangemerkt als “sterk stedelijk” gebied. Het CROW gaat uit van een sterk stedelijk gebied wanneer het aantal omgevingsadressen per vierkante kilometer tussen de 1500 en 2500 ligt. Uit een steekproef in de wijk Tiellandt (de Slagen en de Poorten) blijkt dat deze een oppervlakte van 54 ha met 1100 woningen heeft. Bij 100 ha zou dit 2035 woningen betekenen. Hiermee past de adressendichtheid van de wijk, die representatief is voor Houten, binnen de kengetallen voor parkeren in de categorie sterk stedelijk gebied. Ook de stedelijkheidsgraad van de wijken in houten Zuid passen in dezelfde stedelijkheidscategorie. Het onderscheid in bebouwingsdichtheid in de woongebieden aan beide zijden van de Vijfwal is te klein om hier een andere categorie toe te passen.

De kleine kernen en het buitengebied hebben lagere verstedelijkingsgraden. De kleine kernen zijn te kwalificeren als weinig tot niet stedelijk.

In de gemeente Houten zijn de volgende stedelijkheidscategorieën:

- sterk stedelijk; kern Houten
- weinig stedelijk; kernen Tull en ‘t Waal, ‘t Goy, Schalkwijk
- niet stedelijk; buitengebied

Stedelijke zone

Naast de definiëring van stedelijkheidsgraad moet worden bepaald welke stedelijke zones in de gemeente Houten van toepassing zijn. Het CROW heeft vier verschillende typen onderscheiden waarvan er drie van toepassing zijn binnen de gemeente Houten. Houten heeft een centrumgebied met voorzieningen, een eigen treinstation en busverbindingen. Buiten het centrum maar binnen de kern Houten zijn er twee wijkwinkelcentra en woon- en werkgebieden gedefinieerd: het Oude Dorp en Houten Castellum.

Omdat Houten Castellum een vergelijkbare centrale ligging heeft als het centrum en bereikbaar is via meerdere aanrijdroutes per auto vanuit verschillende windrichtingen en is bereikbaar met de trein en bus wordt Castellum voor de toepassing van parkeernormen als centrumgebied beschouwd. Het Oude Dorp wordt voor de toepassing van de parkeernormen niet als centrumgebied beschouwd. Het Oude Dorp heeft een minder centrale ligging, een lagere stedelijkheidsgraad en is niet zo goed bereikbaar met het openbaar vervoer als Houten Centrum en Houten Castellum.

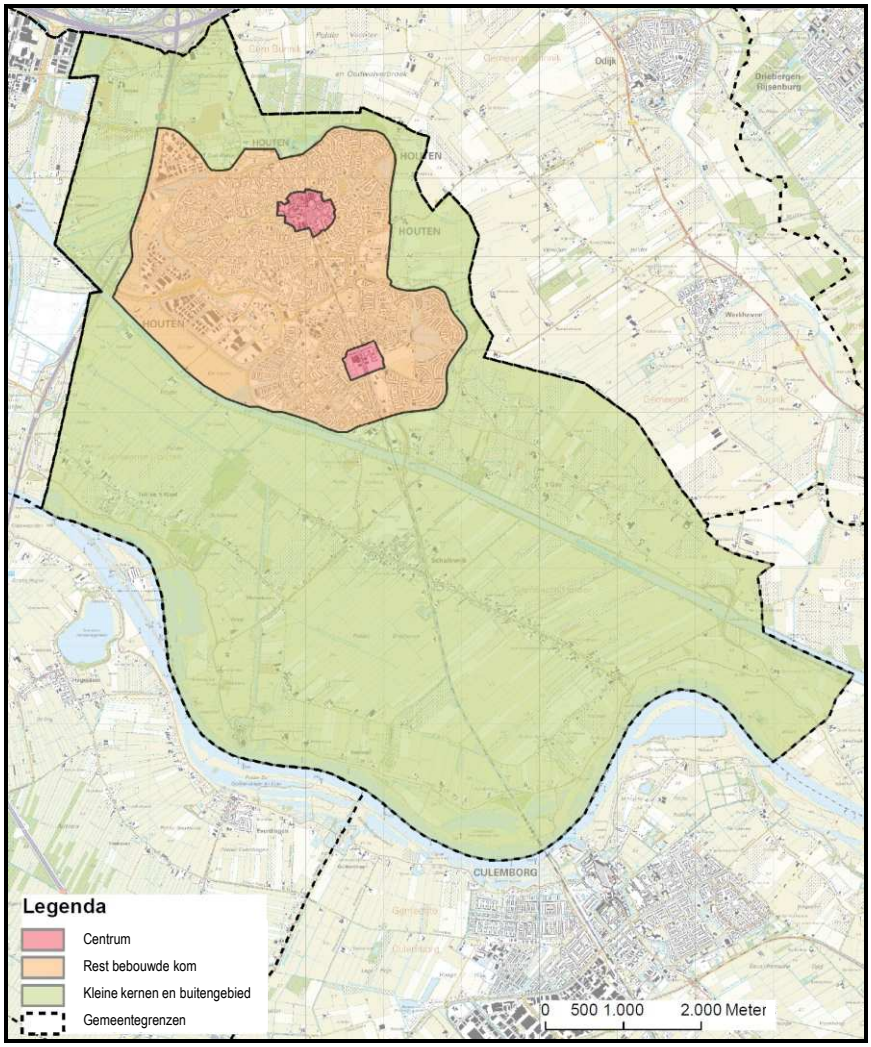
Tenslotte wordt het gebied buiten de kern Houten binnen één zone opgenomen.

Gebiedsindeling Houten

Voor de toe te passen parkeernormen worden in Houten op basis van de stedelijke zones en de stedelijkheidsgraad drie verschillende gebieden onderscheiden:

- Centrum; Houten Centrum e.o. en Houten Castellum
- Rest bebouwde kom; kern Houten exclusief centrumgebieden
- Kleine kernen en buitengebied kernen Tull en 't Waal, 't Goy, Schalkwijk, buitengebied

Kaart gebiedsindeling toepassing parkeernormen gemeente Houten



In bijlage 1 zijn kaarten van de centrumgebieden opgenomen waarbij de grens met de 'rest bebouwde kom' duidelijk staat weergegeven.

2.4 Parkeernormen Wonen

In deze nota zijn de parkeernormen voor wonen gekoppeld aan de grootte van de woning en aard van bewoning. Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen koop- en huurwoningen. De grootte van de woningen (en daarmee vaak ook prijsklasse) is vooral bepalend voor het aantal bewoners en autobezit en daarmee de parkeerbehoefte.

Woninggrootte

Om de oppervlakte toe te kunnen passen bij de berekening van de parkeernorm zijn categorieën van woningoppervlakten gedefinieerd. Binnen de categorisering is gezocht naar een logisch toepasbare indeling. Er wordt hier gerekend met het bruto vloeroppervlak van een woning achter de voordeur gemeten volgens NEN 2580.

Kleine wooneenheden

Voor de beoordeling van initiatieven met kleinere wooneenheden zijn parkeernormen gedefinieerd. Binnen de kleine wooneenheden kan onderscheid worden gemaakt tussen zelfstandige en onzelfstandige wooneenheden. Met zelfstandige wooneenheden worden die woningen bedoeld waarbij alle woonvoorzieningen in de woning aanwezig zijn. Bij een onzelfstandige wooneenheid worden voorzieningen, als een badkamer of een keuken gedeeld. Voorbeelden van zelfstandige wooneenheden zijn: eenkamerwoning, studio, kleine appartementen. Voorbeelden voor onzelfstandige wooneenheden zijn (studenten)kamers.

Parkeernorm huisvesting seizoenarbeiders

Voor de huisvesting van seizoenarbeiders moet worden uitgegaan van de parkeernorm van 1 parkeerplaats per slaapplek voor een seizoenarbeider. Het benodigde aantal parkeerplekken mag binnen een parkeerbalans verevend worden. Met andere woorden er zijn niet twee parkeerplekken voor dezelfde seizoenarbeider nodig als die op eenzelfde plek slaapt en werkt.

Parkeergarages en opritten

Bij woningen (functie Wonen) bepaalt de inrichting en het aantal woningen of een parkeergarage oprit of carport als volledige parkeerplaats meetelt. Hoe in Houten parkeerplaatsen op eigen terrein kunnen worden meegeteld in de berekening van de parkeervraag staat weergegeven in onderstaande tabel.

Door de wettelijke regels voor vergunningsvrij bouwen komt het in de praktijk vaak voor dat bewoners een parkeerplaats op eigen terrein niet als zodanig ingericht houden en gebruiken. Dit zorgt voor een hogere parkeerdruk in de openbare ruimte. De gemeente kijkt daarom kritisch mee naar ontwerpen met parkeerplaatsen op eigen terrein en hoopt daarmee te voorkomen dat het niet te aantrekkelijk is voor bewoners om de parkeervoorziening bij de tuin te betrekken of door een vergunningvrij bouwwerk als parkeerplaats onbruikbaar te maken.

Parkeervoorzieningen bij woningen

Parkeervoorziening	Aantal parkeerplaatsen voor invulling parkeervraag	Minimale diepte oprit in meters	Minimale breedte oprit in meters
enkele oprit zonder garage	0,8	5,0	3,1
lange oprit zonder garage of carport	1,0	>8,0	3,1
dubbele oprit zonder garage	1,7	5,0	5,0
garage zonder oprit (bij woning)	0,4	-	-
garagebox (niet bij woning)	0,5	-	-
garage met enkele oprit	1,0	5,0	3,1
garage met lange oprit	1,3	>8,0	3,1
garage met dubbele oprit	1,8	5,0	5,0

Het aandeel bezoekers staat voor het aantal parkeerplaatsen voor bezoekers per eenheid waarmee in de parkeervraag rekening wordt gehouden. De weergegeven parkeernorm is inclusief bezoekersparkeren.

Tabel parkeernormen wonen

functie	eenheid	norm	norm	norm	aandeel bezoekers	opmerkingen
woning groot ≥ 140 m2 bvo	woning	1,4	1,9	2,2	0,3 pp	
woning midden ≥ 100 - 140 m2 bvo	woning	1,2	1,7	1,9	0,3 pp	
woning klein ≥ 60 - 100 m2 bvo	woning	1,0	1,5	1,7	0,3 pp	
studio / klein appartement ≥ 30 - 60 m2 bvo	woning	0,8	1,0	1,2	0,3 pp	
studio / klein appartement < 30 m2 bvo	woning	0,6	0,6	0,6	0,2 pp	1
kamerverhuur onzelfstandig < 30 m2 bvo	kamer	0,3	0,3	0,3	0,2 pp	2
aanleunwoning en serviceflat	woning	0,6	0,8	1,2	0,2 pp	3

■ = Centrum

■ = Rest bebouwde kom Houten

■ = Kleine kernen en buitengebied

Opmerkingen tabel:

1. Zelfstandige woonruimte: woonruimte met een eigen toegang, die door een huishouden kan worden bewoond zonder dat het huishouden daarbij afhankelijk is van woonvoorzieningen buiten die woonruimte.
2. Onzelfstandige woonruimte: woonruimte zonder woonvoorzieningen. Onder woonvoorzieningen wordt verstaan douche- en/of badruimte, toilet en keuken.
3. Aanleunwoning of serviceflat: woning die gebouwd is tegen of in de nabijheid van een verzorgingshuis, bedoeld voor oudere mensen, die nog redelijk mobiel zijn en geen grote gezondheidsproblemen hebben.

2.5 Parkeernormen werken

Onder de categorie werken vallen veel verschillende bedrijfsvormen. Ook hier wordt een bezoekerspercentage weergegeven en zijn de parkeernormen inclusief bezoekersparkeren. De parkeernormen zijn exclusief het vrachtwagen parkeren.

Tabel parkeernormen werken

functie	eenheid	norm	norm	norm	aandeel bezoekers	opmerkingen
Kantoor zonder baliefunctie	100 m2 bvo	1,2	1,8	2,6	5%	1
Kantoor met baliefunctie	100 m2 bvo	1,6	2,1	3,6	20%	2
Bedrijf arbeidsintensief/bezoekers extensief	100 m2 bvo	1,4	2,0	2,4	5%	3
Bedrijf arbeidsextensief/bezoekers extensief	100 m2 bvo	0,7	1,0	1,1	5%	4
Bedrijfsverzamelgebouw	100 m2 bvo	1,1	1,6	2,0	5%	5

= Centrum

= Rest bebouwde kom Houten

= Kleine kernen en buitengebied

Opmerkingen bij tabel:

1. Administratief en zakelijk.
2. Commerciële dienstverlening.
3. Bijvoorbeeld industrie, laboratorium, werkplaats (relatief veel werknemers en relatief weinig bezoekers).
4. Bijvoorbeeld een loods, opslag, transportbedrijf (relatief weinig werknemers en relatief weinig bezoekers).
5. Bedrijfsverzamelgebouw is gelijkwaardige mix van arbeidsintensieve en arbeidsextensieve kantoren/bedrijven zonder baliefunctie.

2.6 Parkeernormen winkelen en boodschappen

Onder de categorie winkelen en boodschappen wordt een groot aantal functies onderscheiden. Ook hier wordt een bezoekerspercentage weergegeven en zijn de parkeernormen inclusief bezoekersparkeren. De parkeernormen zijn exclusief het vrachtwagen parkeren.

Tabel parkeernormen winkelen en boodschappen

functie	eenheid	norm	norm	norm	aandeel bezoekers	opmerkingen
Supermarkt	100 m2 bvo	3,0	3,5	4,5	90%	
Detailhandel	100 m2 bvo	2,5	3,0	4,0	85%	1
Bouwmarkt	100 m2 bvo	-	2,0	2,5	90%	2
Tuincentrum, groencentrum	100 m2 bvo	-	2,5	2,9	90%	2
Kringloopwinkel	100 m2 bvo	-	1,4	2,3	90%	
Grootschalige detailhandel	100 m2 bvo	-	6,5	-	80%	3
Meubelboulevard / woonboulevard	100 m2 bvo	-	2,1	-	95%	4
Winkelboulevard	100 m2 bvo	-	3,7	-	95%	5
Groothandel levensmiddelen	100 m2 bvo	-	7,4	-	80%	6
Perifere detailhandel	100 m2 bvo	-	2,5	3,0	95%	7

= Centrum

= Rest bebouwde kom Houten

= Kleine kernen en buitengebied

Opmerkingen bij tabel:

1. Alles behalve supermarkten.
2. Buitenruimte gebruikt als verkoopruimte telt in oppervlakte mee.
3. Verkoop aan particulieren van goederen in kleine hoeveelheden maar op grote verkoopoppervlakten (> 1000 m2). Hiertoe behoren ook bruin- en witgoedzaken en grote meubelzaken.
4. Verzameling van meerdere woon- of meubelzaken en detailhandel op korte loopafstand van elkaar met gezamenlijk thema.
5. Verzameling van meerdere, vaak grootschalige detailhandelsvestigingen op korte loopafstand van elkaar. Hier is in tegenstelling tot een woon- of meubelboulevard geen gezamenlijk thema.
6. Een grootschalige detailhandelsvestiging gelegen op een industrieterrein aan de rand van de stad. Bekende ketens zijn de Makro, Hanos en Sligro.
7. Detailhandel in volumineuze goederen als auto's, boten, caravans.

2.7 Parkeernormen Sport, cultuur en ontspanning

Onder de categorie sport, cultuur en ontspanning wordt een groot aantal functies onderscheiden. Ook hier wordt een bezoekerspercentage weergegeven en zijn de parkeernormen inclusief bezoekersparkeren. Er moet een minimum van vijf procent aan parkeerplaatsen zijn bij publieke voorzieningen binnen 100 meter van de ingang.

De parkeernormen zijn exclusief het vrachtwagenparkeren. Indien laden en lossen niet kan op eigen terrein of in de openbare ruimte en er speciale parkeervoorzieningen of laad- en losvoorzieningen zijn dienen deze in het bouwplan meegenomen te worden.

Tabel parkeernormen sport, cultuur en ontspanning (1)

functie	eenheid	norm	norm	norm	aandeel bezoekers	opmerkingen
Bibliotheek	100 m2 bvo	0,5	1,0	1,4	95%	
Museum	100 m2 bvo	0,4	0,7	1,0	95%	
Bioscoop, filmtheater, filmhuis	100 m2 bvo	3,2	8,9	13,7	95%	
Theater / Schouwburg	100 m2 bvo	7,3	9,4	12,0	90%	
Bowlingcentrum	100 m2 bvo	1,6	2,7	2,8	90%	
Biljart- / snookercentrum	100 m2 bvo	0,9	1,3	1,8	90%	
Dansstudio, fitnessstudio, sportschool	100 m2 bvo	1,5	4,3	7,4	90%	
Fitnesscentrum	100 m2 bvo	1,7	4,9	7,4	90%	1
Sauna, hammam	100 m2 bvo	2,5	5,1	7,3	95%	2
Wellnesscentrum	100 m2 bvo	-	8,8	10,3	95%	3
Sporthal	100 m2 bvo	1,5	2,3	3,5	95%	4
Sportzaal	100 m2 bvo	1,1	2,1	3,6	95%	5
Tennishal	100 m2 bvo	0,3	0,5	0,5	90%	
Squashhal	100 m2 bvo	1,6	2,5	3,2	85%	
Zwembad	100 m2 bassin	-	11,7	13,3	95%	
Sportveld	Hectare netto terrein	-	20,0	27,0	95%	
Golfbaan 18 holes	18 holes / 60 ha.	-	-	118,3	95%	

■ = Centrum

■ = Rest bebouwde kom Houten

■ = Kleine kernen en buitengebied

Tabel parkeernormen sport, cultuur en ontspanning (2)

functie	eenheid	norm	norm	norm	aandeel bezoekers	opmerkingen
Indoorspeeltuin	100 m2 bvo	2,9	3,7	5,1		6
Indoorspeeltuin >3.500 m2 bvo	100 m2 bvo	3,5	4,3	6,1		6
Kinderboerderij	per boerderij	-	18,8	-		
Manege	Box	-	-	0,4	90%	
Volkstuin	10 tuinen	-	1,4	1,5	100%	
Plantentuin (botanische tuin)	Gemiddelde tuin	-	27,5	30,5	-	

■ = Centrum

■ = Rest bebouwde kom Houten

■ = Kleine kernen en buitengebied

Opmerkingen bij tabel:

1. Bij een fitnesscentrum gaat het om grotere centra (>1.500 m2 bvo) die een breed pakket van activiteiten aanbieden (privélessen, groepslessen, cardiofitness, krachttraining, spinning, aerobics). Eventueel zijn er in beperkte mate wellnessvoorzieningen als een sauna of zonnebank.
2. Een sauna is een publieke badinrichting waar saunabaden kunnen worden genomen.
3. Grotere zelfstandige combinatie van sauna's, thermen en kuurcentra (dus niet voorzieningen bij hotels, bungalowparken of campings). Er is vaak ook een massage- beautysalon en horeca aanwezig. Het verzorgingsgebied van de wellnessvoorziening is (boven)regionaal en soms zelfs landelijk.
4. Sporthallen zijn geschikt voor grotere (top)sportevenementen met veel bezoekers, competities, trainingen en grote veldsporten (zoals zaalvoetbal, handbal enzovoort).
5. Zaal met voorzieningen voor sportactiviteiten waar minder bezoekers komen (zoals trainingen) en voor kleinere veldsporten (zoals basketbal, volleybal en badminton). Deze zalen worden overdag vooral gebruikt voor bewegingsonderwijs
6. Indoorspeeltuinen zijn zelfstandig functionerende speelgelegenheden voor kinderen tussen de twee en twaalf jaar die qua grootte, aard en prijs vallen tussen een wijkspeeltuin en een attractiepark. De gemiddelde voorziening heeft overwegend een lokaal verzorgingsgebied.

2.8 Parkeernormen Horeca en (verblijfs)recreatie

Onder de categorie werken wordt een beperkt aantal functies onderscheiden. Ook hier wordt een bezoekerspercentage weergegeven en zijn de parkeernormen inclusief bezoekersparkeren.

De parkeernormen zijn exclusief het vrachtwagenparkeren. Indien laden en lossen niet kan op eigen terrein of in de openbare ruimte en er speciale parkeervoorzieningen of laad- en losvoorzieningen zijn dienen deze in het bouwplan meegenomen te worden.

Tabel parkeernormen horeca en verblijfsrecreatie

functie	eenheid	norm	norm	norm	aandeel bezoekers	opmerkingen
Camping (kampeerterrein)	Standplaats	-	-	1,2	90%	
Bungalowpark (huisjescomplex)		-	1,5	2,1	90%	
1* hotel	10 kamers	0,4	1,6	4,5	75%	
2* hotel	10 kamers	1,4	2,4	6,3	80%	
3* hotel	10 kamers	2,0	3,6	6,8	75%	
4* hotel	10 kamers	3,2	5,4	9,0	75%	
5* hotel	10 kamers	5,0	8,4	12,6	65%	
Café / bar / cafetaria	100 m2 bvo	5,0	6,0	7,0	90%	
Restaurant	100 m2 bvo	9,0	10,0	15,0	80%	
Discotheek	100 m2 bvo	6,1	14,3	19,0	95%	
Evenementhal / beursgebouw / congresgebouw	100 m2 bvo	4,0	7,0	9,0	95%	

■ = Centrum

■ = Rest bebouwde kom Houten

■ = Kleine kernen en buitengebied

2.9 Parkeernormen Gezondheidszorg en voorzieningen

Onder de categorie werken wordt een groot aantal functies onderscheiden. Ook hier wordt een bezoekerspercentage weergegeven en zijn de parkeernormen inclusief bezoekersparkeren.

De parkeernormen zijn exclusief het vrachtwagenparkeren. Indien laden en lossen niet kan op eigen terrein of in de openbare ruimte en er speciale parkeervoorzieningen of laad- en losvoorzieningen zijn dienen deze in het bouwplan meegenomen te worden.

Er moet een minimum van vijf procent aan parkeerplaatsen zijn bij publieke voorzieningen binnen 100 meter van de ingang.

Tabel parkeernormen gezondheidszorg en voorzieningen

functie	eenheid	norm	norm	norm	aandeel bezoekers	opmerkingen
Huisartspraktijk (-centrum)	Behandel-kamer	2,1	2,7	3,3	60%	
Apotheek	Apotheek	2,3	3,0	3,2	45%	
Fysiotherapiepraktijk		1,3	1,7	2,0	60%	
Consultatiebureau	Behandel-kamer	1,3	1,8	2,2	50%	
Consultatiebureau voor ouderen	Behandel-kamer	1,3	1,7	2,2	40%	
Tandartspraktijk (-centrum)	Behandel-kamer	1,6	2,2	2,7	50%	
Gezondheidscentrum	Behandel-kamer	1,4	2,1	2,5	55%	1
Ziekenhuis	100 m2 bvo	1,4	1,7	2,0	30%	
Crematorium	Gelijktijdige plechtigheid	-	30,1	30,1	100%	
Begraafplaats	Gelijktijdige plechtigheid	-	31,6	31,6	100%	
Penitentiaire inrichting	10 cellen	1,7	2,4	3,7	35%	
Religiegebouw	Zitplaats	0,2	0,2	0,2	-	
Verpleeg- en verzorgingshuis	Woon-eenheid	0,6	0,7	-	60%	

■ = Centrum

■ = Rest bebouwde kom Houten

■ = Kleine kernen en buitengebied

Opmerkingen bij tabel:

1. Een gezondheidscentrum is een locatie waar verschillende instellingen onder één dak zijn gevestigd. Vaak zijn dit huisartsen, fysiotherapeuten, verloskundige en/of consultatiebureau en/of apotheek.

2.10 Parkeernormen Onderwijs

Onder de categorie werken wordt een groot aantal functies onderscheiden. Ook hier wordt een bezoekerspercentage weergegeven en zijn de parkeernormen inclusief bezoekersparkeren. Onder bezoekers worden in deze categorie ook leerlingen en studenten verstaan.

Het aandeel bezoekersparkeren is bij de kinderdagverblijven, basisscholen laag omdat dit bij deze parkeernormen exclusief het parkeren voor het haal- en brengverkeer (parkerende ouders/verzorgers) is. Het benodigde aantal parkeerplaatsen voor haal- en brengverkeer is afhankelijk van de grootte van de school en het aantal bovenbouw- en onderbouwgroepen en dient apart te worden berekend volgens een actuele rekenmethode.

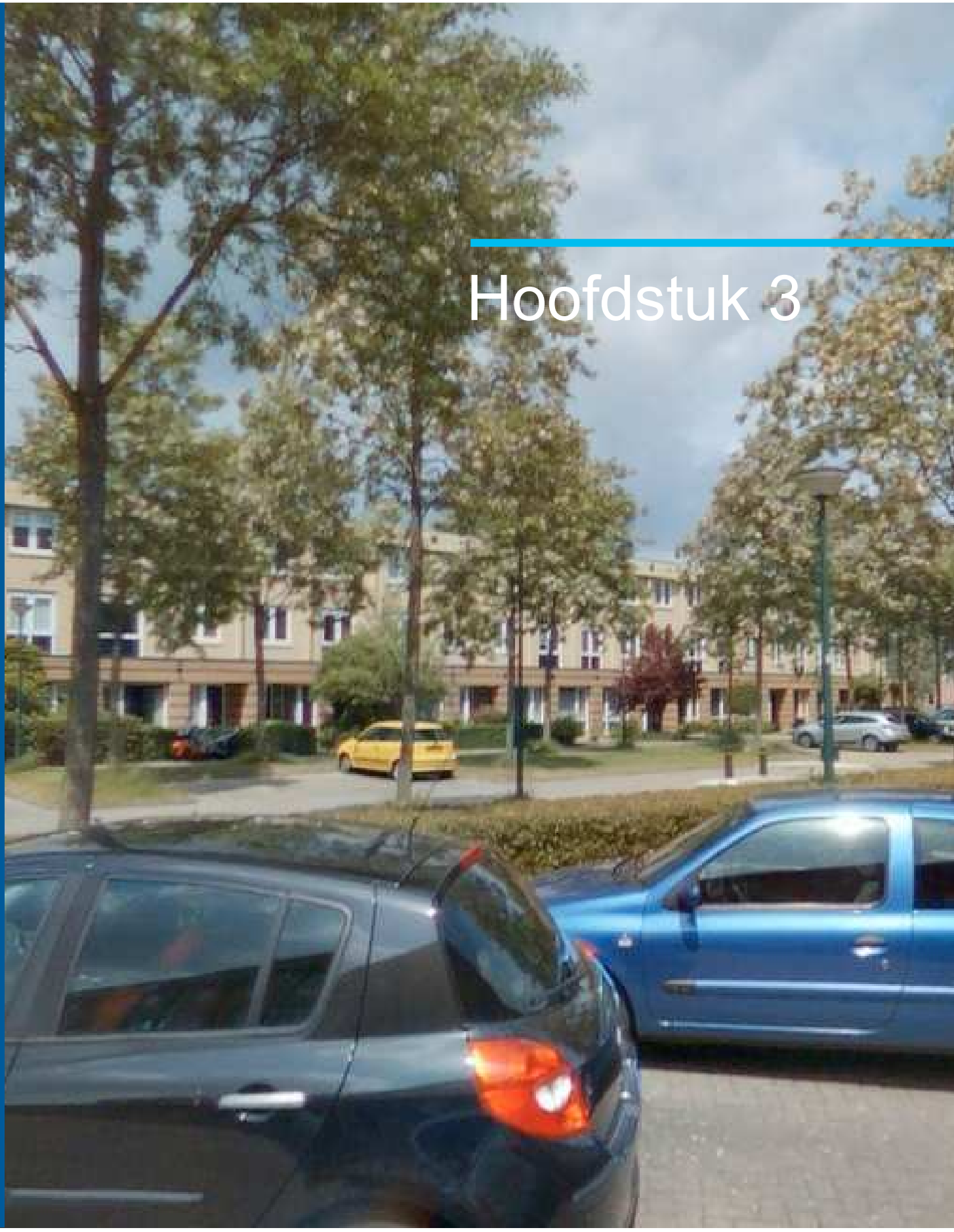
Tabel parkeernormen onderwijs

functie	eenheid	norm	norm	norm	aandeel bezoekers	opmerkingen
Kinderdagverblijf (crèche)	100 m2 bvo	0,9	1,2	1,5	0%	Exclusief haal- en brengverkeer
Basisonderwijs	Leslokaal	0,8	1,0	1,0	-	Exclusief haal- en brengverkeer
Middelbare school	per 100 leerlingen	3,3	5,0	5,0	10%	Bezoekers zijn leerlingen
ROC	per 100 leerlingen	4,2	5,8	5,9	10%	
Hogeschool	per 100 studenten	8,3	10,9	10,9	70%	
Hogeschool	per 100 studenten	8,3	10,9	10,9	70%	

= Centrum

= Rest bebouwde kom Houten

= Kleine kernen en buitengebied



Hoofdstuk 3

Toepassing parkeernormen auto

3.1 Uitgangspunten voor toepassing parkeernormen

Bij de toepassing van parkeernormen en de beoordeling van een initiatief gelden de volgende uitgangspunten:

- Er dient conform de parkeernormen in deze nota in een minimaal aantal (er is geen maximum aantal) parkeerplaatsen te worden voorzien;
- De som van de berekende parkeervraag wordt in hele getallen naar boven afgerond;
- Een initiatief mag geen parkeerprobleem veroorzaken in de omgeving;
- Benodigde parkeercapaciteit wordt op eigen terrein dan wel privaat terrein gerealiseerd/opgelost;
- De parkeernorm is inclusief bezoekersparkeren. Geborgd moet zijn dat bezoekers van de functie de parkeerplaatsen goed kunnen bereiken. Het aantal parkeerplaatsen voor bezoekers kan bepaald worden met de waarden in de kolom “aandeel bezoekers”;
- Als er sprake is van gedeeltelijk nieuwbouw of verbouw wordt het verschil in parkeerbehoefte bij de huidige functie(s) en de nieuwe functie berekend op basis van de parkeernormen in deze nota. Het aantal volgens de normen benodigde parkeerplaatsen bij de huidige functie wordt in mindering gebracht bij de berekende parkeervraag van de nieuwe functie(s). Hierbij wordt rekening gehouden met de aanwezigheidspercentages. Zo wordt duidelijk of en hoeveel extra plaatsen wenselijk zijn. Indien wordt uitgegaan van dubbelgebruik moet dit worden berekend in een parkeerbalans.

3.2 Uitzonderingen

Een initiatief moet worden aangepast of een vergunning kan niet worden verleend als er niet aan de parkeernormen kan worden voldaan.

Er zijn echter situaties waarin realisatie van parkeerplaatsen op eigen terrein niet mogelijk of wenselijk is. Het te strikt hanteren van de parkeernormen kan er toe leiden dat gewenste ontwikkelingen geen doorgang kunnen vinden. Een afwijking van de parkeernorm of medewerking aan een parkeeroplossing in de openbare ruimte is daarom in bijzondere gevallen mogelijk. Hier wordt door de gemeente

alleen aan meegewerkt als hiervoor door de aanvrager goed onderbouwd voorstel wordt gedaan.

De aanvrager is zelf verantwoordelijk voor het opstellen van de motivatie en onderbouwing voor zijn verzoek om af te wijken van de parkeernormen en /of de beschreven uitgangspunten en draagt zelf de benodigde (onderzoeks)kosten. De gemeente zal beoordelen of het verzoek voldoende onderbouwd is alvorens het verzoek in behandeling wordt genomen.

In deze paragraaf staan de uitzonderingsmogelijkheden beschreven.

1. Verlaging parkeereis bij gebiedsontwikkeling

Het is denkbaar dat bij initiatieven met een bijzondere uitwerking (bijvoorbeeld een eco-wijk, of toepassing van bijzondere mobiliteitsmaatregelen) een lagere parkeereis wordt toegestaan. De aanvrager moet dit specifiek aanvragen en onderbouwen bij de aanvraag voor een omgevingsvergunning of bestemmingsplanwijziging. In deze onderbouwing moet ook specifiek aandacht zijn voor de houdbaarheid van de normen langere termijn en het parkeren voor bezoekers. Ook moet beschreven moet worden hoe de overloop naar de omgeving als de parkeervraag toch hoger uitvalt wordt voorkomen. In het kader van de aanvraag voor een omgevingsvergunning of bestemmingsplanwijziging zal het gebruik van afwijkende parkeernormen, of het voorzien in minder parkeerplaatsen worden voorgelegd aan het college.

2. Opvangen parkeerdruk in openbare ruime

Als het onmogelijk is om op eigen terrein aan de parkeereis te voldoen, kan een beroep gedaan worden op de openbare ruimte. Dit kan alleen als blijkt dat hier binnen een acceptabele loopafstand structureel restcapaciteit aanwezig is om de parkeervraag voor het initiatief op te vangen. Daarvan is sprake als op het maatgevende moment met toevoeging van de parkeervraag van de nieuwe functie de parkeerdruk onder de 85% blijft.

Dit is een lagere parkeerdruk dan de 90% parkeerdruk die in de parkeervisie als acceptabel wordt beschreven. Bij het beoordelen van de afwentelmogelijkheid van de parkeerdruk naar de openbare ruimte wordt een lagere parkeerdruk gehanteerd omdat als uitgangspunt wordt gehanteerd dat de ontwikkeling geen parkeerproblemen mag veroorzaken in de omgeving. Met deze marge wordt beter geborgd dat er structureel voldoende restcapaciteit is en wordt ook voorkomen dat direct na realisatie van de ontwikkeling snel parkeerproblemen kunnen ontstaan als blijkt dat de parkeersituatie iets minder gunstig uitvalt dan in de onderbouwing was voorspeld.

Indien een aanvrager aangeeft de parkeervraag bij een ontwikkeling te willen afwentelen op de openbare ruimte zal de gemeente op basis van beschikbare informatie aangeven of nader onderzoek naar de parkeerdruk en het opstellen van een parkeerbalans nodig is om te kunnen bepalen of de omgeving de parkeervraag kan absorberen. Als de gemeente zelf geen gegevens heeft over de beschikbaarheid van parkeerplaatsen moet de initiatiefnemer aantonen dat de parkeerplaatsen op de benodigde momenten beschikbaar zijn. Eventuele kosten voor onderzoek zijn voor rekening van de initiatiefnemer.

Indien bij de ontwikkeling wordt ingezet op dubbelgebruik van bestaande parkeerplaatsen is het uitvoeren van een parkeeronderzoek en het opstellen van een parkeerbalans noodzakelijk. Hierbij dient gerekend te worden met de aanwezigheidspercentages zoals aangegeven in bijlage 2.

De acceptabele loopafstand waarbinnen in de parkeervraag moet worden voorzien staan voor verschillende functies staan weergegeven in bijlage 3.

3. Aanleg nieuwe parkeerplaatsen in de openbare ruimte

Als redelijkerwijs op eigen terrein niet aan de parkeereis kan worden voldaan en er onvoldoende restcapaciteit in de openbare ruimte aanwezig is, kan de gemeente worden gevraagd om op kosten van de initiatiefnemer extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte aan te leggen. Het betalen van deze parkeerplaatsen geeft geen exclusief gebruiksrecht of eigendomsrecht. De parkeerplaatsen zijn openbaar en voor iedereen toegankelijk. Als er sprake is van reguliere kosten voor het gebruik van parkeerplaatsen (bijvoorbeeld door ontheffingen) moeten deze gewoon door de gebruikers betaald worden.

Als bij het ingediende verzoek duidelijk is dat aanleg van extra parkeerplaatsen nodig is om aan de parkeereis te voldoen zal de gemeente aangeven of hiervoor binnen de acceptabele loopafstand van de beoogde functie mogelijkheden zijn. Als er een mogelijkheid is voor de aanleg van extra parkeerplaatsen zal de gemeente een indicatie geven van de aanlegkosten. Daarnaast zal worden aangeven of een voorstel aan het college voor de aanleg van extra parkeerplaats(en) zal worden voorzien van een positief of negatief advies (met het oog op o.a. de ruimtelijke kwaliteit en mogelijkheden binnen het bestemmingsplan). De gemeente is in principe terughoudend met het aanleggen van parkeerplaatsen in openbaar groen en zal dit alleen steunen als in het initiatief en/of de aanleg van parkeerplaatsen een toegevoegde waarde voor de omgeving of Houtense samenleving wordt gezien.

Op basis van de reactie van de gemeente kan de aanvrager besluiten of de aanvraag voor een omgevingsvergunning met een verzoek aan het college om medewerking te verlenen aan de aanleg van extra parkeerplaatsen wordt doorgezet.

Voordat de aanleg van extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte aan het college wordt voorgelegd moet de initiatiefnemer zich, op basis van de kostenindicatie, bereid hebben getoond de kosten voor de aanleg van parkeerplaatsen te dragen.

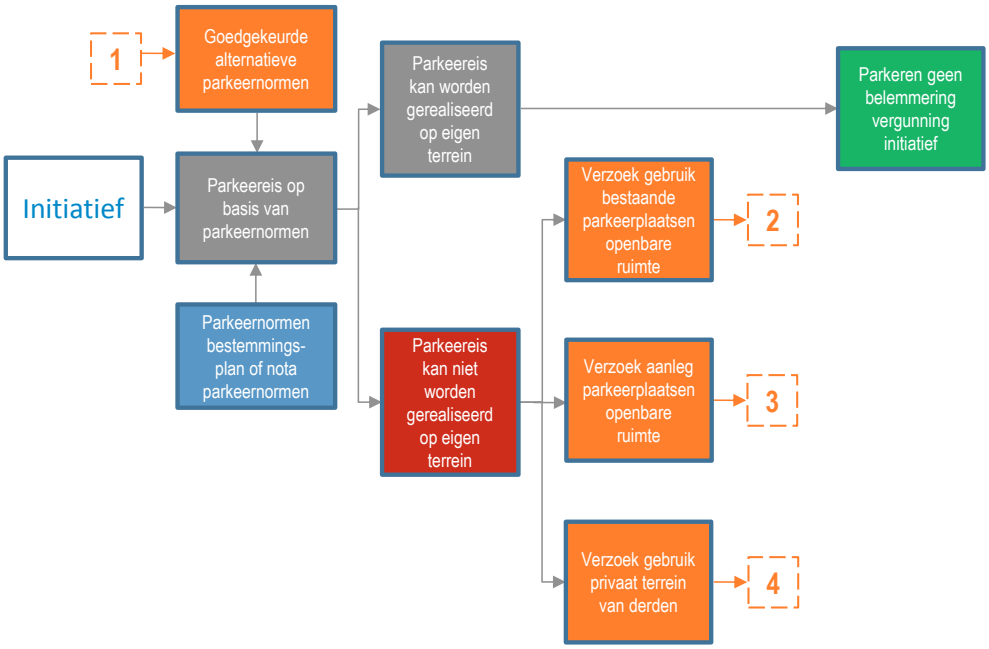
4. Opvangen parkeerdruk op privaat terrein van derden

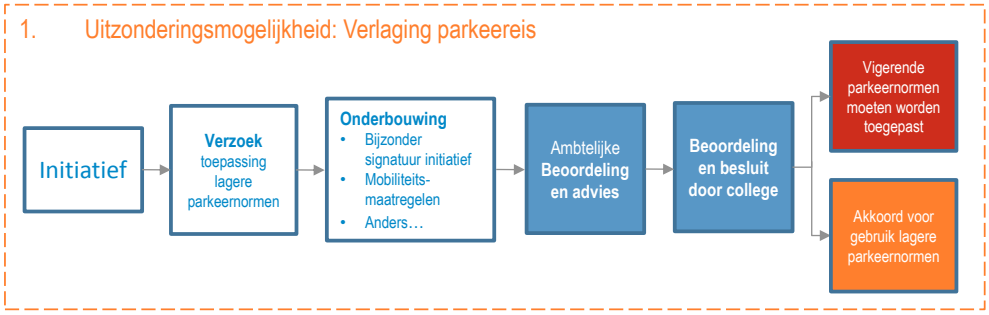
Als het onmogelijk is om op eigen terrein aan de parkeereis te voldoen, kan een mogelijke oplossing gevonden worden op privaat terrein van derden. Dit kan alleen als blijkt dat hier binnen een acceptabele loopafstand structureel restcapaciteit aanwezig is om de parkeervraag voor het initiatief op te vangen. Ook dient uit contractafspraken duidelijk te worden, dat er van privaat terrein van derden gebruik kan worden gemaakt.

3.3 Schema beoordeling parkeren bij initiatief

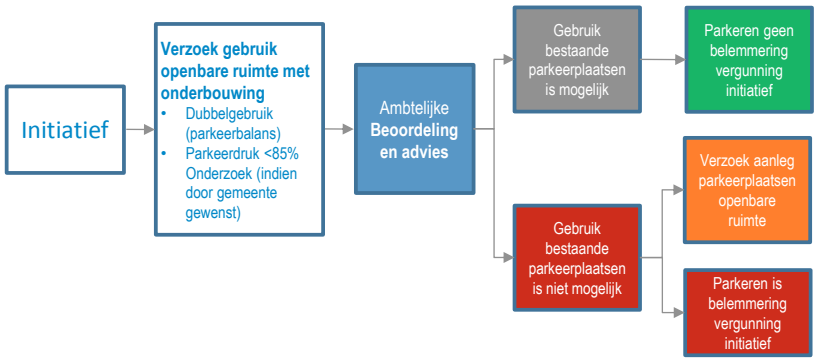
Op de volgende pagina is schematisch weergegeven hoe de invulling van de parkeervraag bij een initiatief wordt beoordeeld en wanneer en hoe van een uitzonderingsmogelijkheid gebruik kan worden gemaakt. De beoordeling van de parkeersituatie loopt mee binnen de gangbare behandeling van een aanvraag.

Schema beoordeling parkeren





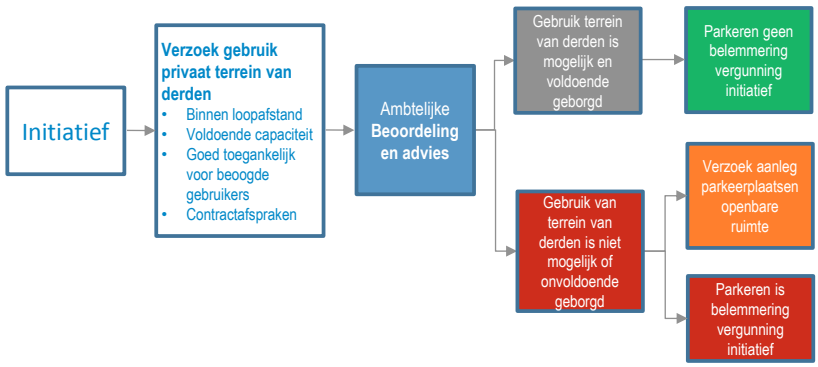
2. Uitzonderingsmogelijkheid: Gebruik bestaande parkeerplaats in openbare ruimte



3. Uitzonderingsmogelijkheid: Aanleg parkeerplaatsen in openbare ruimte



4. Uitzonderingsmogelijkheid: Gebruik privaat terrein van derden



Actie / initiatief aanvrager

Actie / initiatief / besluit / input gemeente

Mogelijke inzet uitzonderingsmogelijkheid



Hoofdstuk 4

Parkeernormen fiets

4.1 Belang aandacht voor fietsparkeren

De aantrekkelijkheid van een verplaatsing per fiets wordt mede bepaald door de beschikbaarheid en kwaliteit van de fietsparkeervoorziening bij herkomst en bestemming. Goede fietsparkeervoorzieningen zijn daarom een belangrijke aanvulling op het hoogwaardige Houtens netwerk van fietspaden en fietsstraten.

Het hanteren van een fietsparkeernorm zorgt ervoor dat er passende maatregelen worden getroffen voor de fietser bij ruimtelijke ontwikkelingen. Fietsparkeernormen dragen bij aan het stimuleren van het fietsgebruik en leveren een ook een positieve bijdrage aan het verminderen van de autoparkeerdruk op de openbare ruimte. Het CROW onderzoekt en publiceert daarom naast kencijfers voor autoparkeren ook kencijfers voor fietsparkeren. Steeds meer gemeenten hanteren deze cijfers als basis voor parkeernormen voor de fiets.

4.2 Juridisch kader fietsparkeren

In de huidige situatie kan de gemeente Houten bergingsvoorzieningen voor fietsen afdwingen via het Bouwbesluit. Bij de herziening van het Bouwbesluit in 2012 is de verplichting voor realisatie van stallingsvoorzieningen voor fietsen bij utiliteitsbouw verdwenen. Hiermee is een hiaat ontstaan die volgens de toelichting van het Bouwbesluit moet worden geregeld in gemeentelijke bestemmingsplanvoorschriften. Hiervoor hebben gemeenten tot 1 januari 2017 de tijd. In het overgangsrecht van het Bouwbesluit 2012 is bepaald dat de oude regeling voor het stallen van fietsen bij utilitaire gebouwen van toepassing blijft tot 1 januari 2017, tenzij in een bestemmingsplan regels over stallingsruimte voor fietsen zijn opgenomen.

Het is de verwachting dat in de nieuwe situatie gemeenten, net als voor de auto, voorwaardelijke verplichtingen opnemen voor fietsparkeren. Met het opstellen van deze nota loopt de Gemeente Houten vooruit op de nieuwe situatie. Dit geeft de gemeente in de toekomst de mogelijkheid om hier in bestemmingsplannen naar te verwijzen en fietsparkeernormen af te dwingen waar en wanneer zij dit wenselijk acht. Tot dan geven de normen aan initiatiefnemers een stimulans en een goede indicatie van de te verwachten vraag naar fietsparkeerruimte zodat ze hier in hun plannen rekening mee kunnen houden.

4.3 Uitgangspunten voor toepassing fietsparkeernormen

Voor de toepassing van fietsparkeernormen gelden in principe dezelfde uitgangspunten en dezelfde berekeningswijze als voor de parkeernormen voor de auto:

- Een bouwinitiatief mag geen parkeerprobleem veroorzaken in de omgeving.

- Er dient conform de parkeernormen in deze nota in een minimaal aantal (er is geen maximum aantal) parkeerplaatsen te worden voorzien.
- Benodigde extra parkeercapaciteit ten opzichte van de actuele situatie wordt op eigen terrein gerealiseerd. Alleen onder bepaalde voorwaarden kan hiervan worden afgeweken.
- Bij functiewijzigingen van bestaande gebouwen moet rekening worden gehouden met beperkte mogelijkheden om aanvullende voorzieningen te eisen. In het geval van functiewijziging van gebouwen wordt de fietsparkeerbehoefte van de bestaande functie daarom afgetrokken van de fietsparkeerbehoefte van de nieuwe functie. Alleen het verschil aan fietsparkeerplaatsen moet dus worden gerealiseerd. Bij sloop/nieuwbouw geldt dit niet en moet de parkeerbehoefte voor de nieuwe functie worden gerealiseerd. Bij bestemmingswijzigingen kunnen nog wel aanvullende maatwerkeisen worden opgelegd voor fietsparkeren in de buitenruimte of in de openbare ruimte.
- Een eventueel teveel aan fietsparkeerplaatsen na functieverandering hoeft niet te worden opgeheven.

4.4 Parkeernormen fiets

De normen die de gemeente Houten stelt voor fietsparkeren zijn gebaseerd op kencijfers van het CROW. Omdat Houten een fietsstad is waar de meeste verplaatsingen met de fiets worden gedaan stelt Houten de maximale kencijfers (zoals aangegeven door het CROW voor gemeentes met hoog fietsgebruik) als norm. Deze fietsparkeernormen worden toegepast naast de normen voor het parkeren van de fiets in het Bouwbesluit.

Voor de parkeernormen voor de fiets wordt dezelfde gebiedsindeling gehanteerd als bij de parkeernomen voor de auto.

Parkeernormen fiets woningen

In het nieuwe Bouwbesluit is een bepaling opgenomen over bergruimte voor fietsers bij nieuwbouwwoningen. Hierin worden eisen gesteld aan de aanwezigheid, bereikbaarheid en afmetingen van de bergruimte.

Parkeernormen fiets kantoren

functie	eenheid	norm	norm	norm	opmerkingen
Kantoor (personeel)	100 m2 bvo	2,0	1,4	0,8	
Kantoor met balie (bezoekers)	balie	5	5	5	Minimaal 10

■ = Centrum

■ = Rest bebouwde kom Houten

■ = Kleine kernen en buitengebied

Parkeernormen fiets winkelen en boodschappen

functie	eenheid	norm	norm	norm	opmerkingen
Detailhandel	100 m2 bvo	3,0	2,0	1,4	
Supermarkt	100 m2 bvo	4,0	2,8	1,6	
Bouwmarkt	100 m2 bvo	-	0,3	-	
Tuincentrum	100 m2 bvo	-	0,4	0,2	

Parkeernormen fiets sport, cultuur en ontspanning

functie	eenheid	norm	norm	norm	opmerkingen
Bibliotheek	100 m2 bvo	4	3	2	
Bioscoop	100 m2 bvo	10,0	7,0	2,0	
Theater	100 zitplaatsen	30	21	-	
Museum	100 m2 bvo	0,9	0,7	0,5	
Fitness	100m2 bvo	5,0	3,7	2,0	
Sporthal	100 m2 bvo	3,0	2,0	1,4	Zie beschrijving bij normen auto
Sportzaal	100 m2 bvo	5,0	4,0	2,2	
Sportveld	Ha netto terrein	-	80	40	
Zwembad	100 m2 bassin	-	28	-	

Parkeernormen fiets horeca

functie	eenheid	norm	norm	norm	opmerkingen
Fastfood restaurant	Locatie	29,0	10,0	5,0	
Restaurant (eenvoudig)	100 m2	18,0	15,0	15,0	Terras meetellen
Restaurant (luxe)	100 m2 bvo	6,0	4,0	2,0	

Parkeernormen fiets horeca

functie	eenheid	norm	norm	norm	opmerkingen
Fastfood restaurant	Locatie	29,0	10,0	5,0	
Restaurant (eenvoudig)	100 m2	18,0	15,0	15,0	Terras meetellen
Restaurant (luxe)	100 m2 bvo	6,0	4,0	2,0	

■ = Centrum

■ = Rest bebouwde kom Houten

■ = Kleine kernen en buitengebied

Parkeernormen fiets gezondheidszorg en voorzieningen

functie	eenheid	norm	norm	norm	opmerkingen
Apotheek (bezoekers)	Locatie	7,0	6,0	4,0	
Apotheek (medewerkers)	Locatie	4,0	3,0	2,0	
Begraafplaats / crematorium	Gelijktijdige plechtigheid	-	5,0	3,0	
Gezondheidscentrum (bezoekers)	100 m2 bvo	2,0	1,3	1,0	
Gezondheidscentrum (medewerkers)	100 m2 bvo	0,5	0,4	0,3	
Kerk / Moskee	100 zitplaatsen	50,0	40,0	30,0	
Ziekenhuis (bezoekers)	100 m2 bvo	-	0,5	-	
Ziekenhuis (personeel)	100 m2 bvo	-	0,4	-	

Parkeernormen fiets onderwijs

functie	eenheid	norm	norm	norm	opmerkingen
Middelbare school (leerlingen)	100 m2 bvo	14,0	16,0	-	
Middelbare school (medewerkers)	100 m2 bvo	0,6	0,5	-	
ROC (leerlingen)	100 m2 bvo	10,0	12,0	-	
ROC (medewerkers)	100 m2 bvo	0,8	0,9		
Basisschool (leerlingen)	10 leerlingen	6,5	6,5	4,3	
Basisschool (medewerkers)	10 leerlingen	0,6	0,6	0,2	

■ = Centrum

■ = Rest bebouwde kom Houten

■ = Kleine kernen en buitengebied

4.5 Mogelijkheden voor uitzonderingen

Het te realiseren aantal fietsparkeerplaatsen kan worden teruggebracht als er sprake is van een situatie waar het onmogelijk is om geheel of gedeeltelijk aan de parkeereis te voldoen.

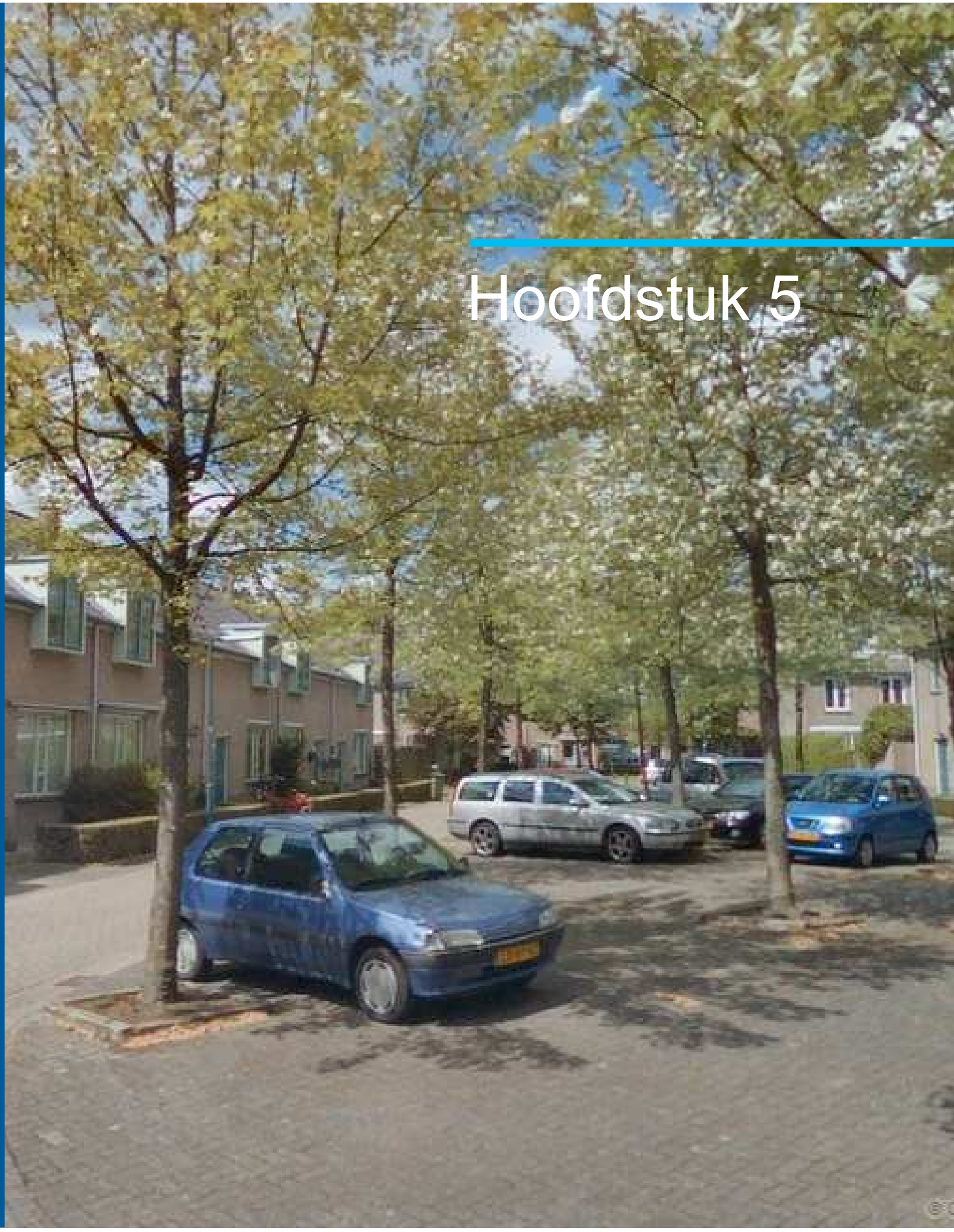
Uitzonderingen kunnen aan de orde zijn bij:

- Een ontwikkeling in een centrumgebied waar het niet mogelijk of wenselijk is fietsparkeervoorzieningen aan te leggen en de fietsparkeervraag (deels) kan

worden opgenomen in de bestaande fietsparkeervoorzieningen (de aanwezige rekken en fietstransferia) binnen de acceptabele loopafstand (bijlage 3).

- De fietsparkeerplaatsen worden niet op eigen terrein, maar op acceptabele loopafstand (bijlage 3) gerealiseerd, bijvoorbeeld in het openbare gebied of in een stalling elders als aangetoond kan worden dat deze alternatieve parkeerruimte daadwerkelijk beschikbaar is op tijden dat die nodig zijn voor de parkeervraag van de ontwikkeling.

Net als bij de autoparkeernormen dient een afwijking aan de parkeernormen, als dit niet door dubbelgebruik of beschikbare restcapaciteit kan worden opgevangen in bestaande fietsparkeervoorzieningen, worden goedgekeurd door het college. Het college kan ook besluiten ontheffing op het toepassen van de fietsparkeernormen te verlenen als andere belangen zwaarder wegen of als sprake is van tegenstrijdige eisen (zoals eisen brandweer, milieu etc.).



Hoofdstuk 5

Overgangsregeling

Voor bestaande bouwinitiatieven is een overgangsregeling van toepassing. De nieuwe parkeernormen worden niet opgelegd bij:

- Aanvragers die binnen een twee jaar na een positieve reactie op een principeverzoek voor het betreffende bouwplan een aanvraag omgevingsvergunning indienen:
- Bouwplannen waarvoor al een aanvraag omgevingsvergunning is ingediend;
- Bouwplannen op basis van een al vastgesteld bouwprogramma met daarin opgenomen de toe te passen parkeernormen af aantallen aan te leggen parkeerplaatsen.

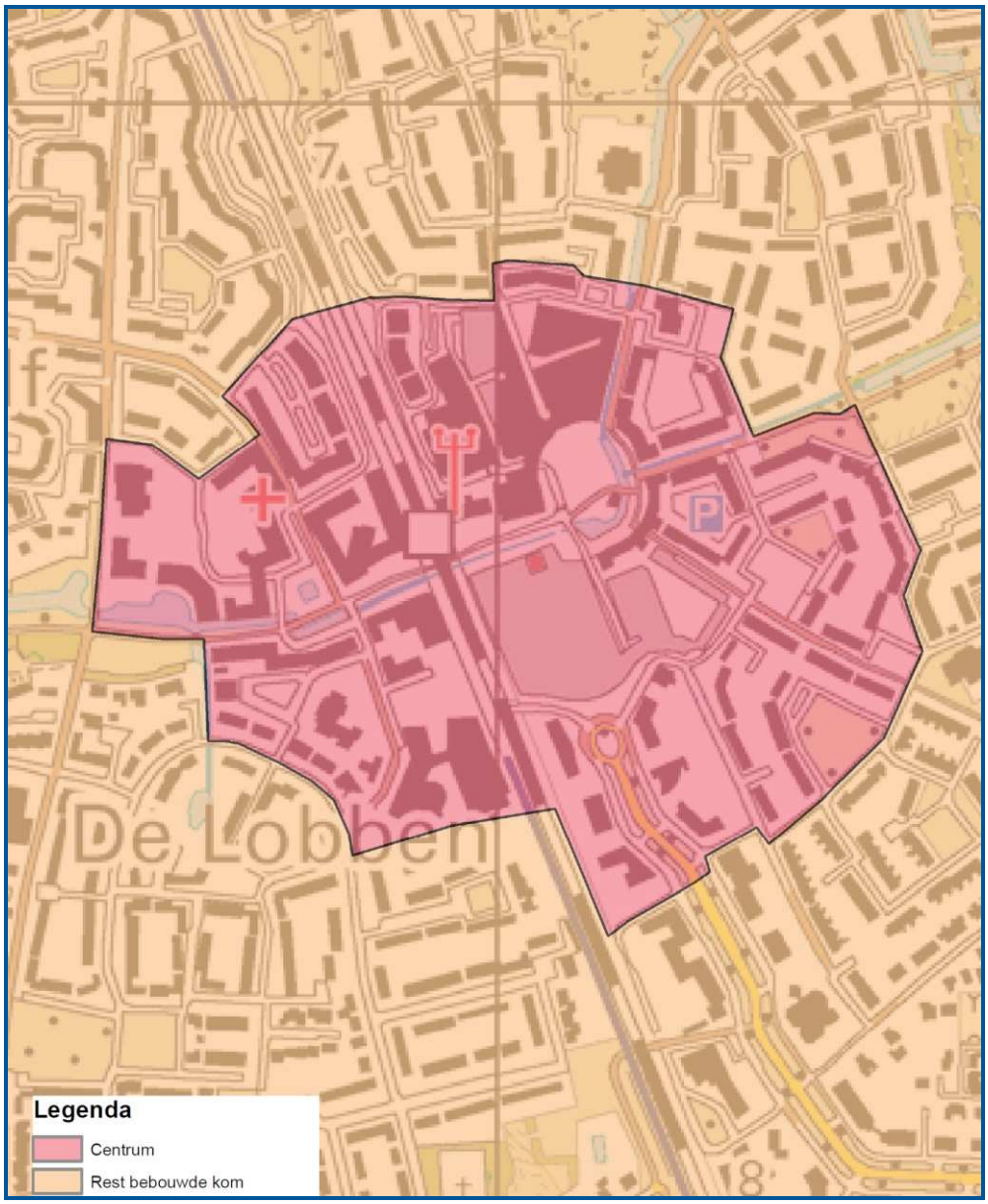
Deze overgangsregeling is van toepassing vanaf het moment dat deze nota door de gemeenteraad is vastgesteld. De overgangsregeling is ook van toepassing zodra bestemmingsplannen die nu nog parkeernormen bevatten worden herzien en een verwijzing naar deze nota krijgen om het parkeren als voorwaardelijke verplichting te regelen.

Bijlagen

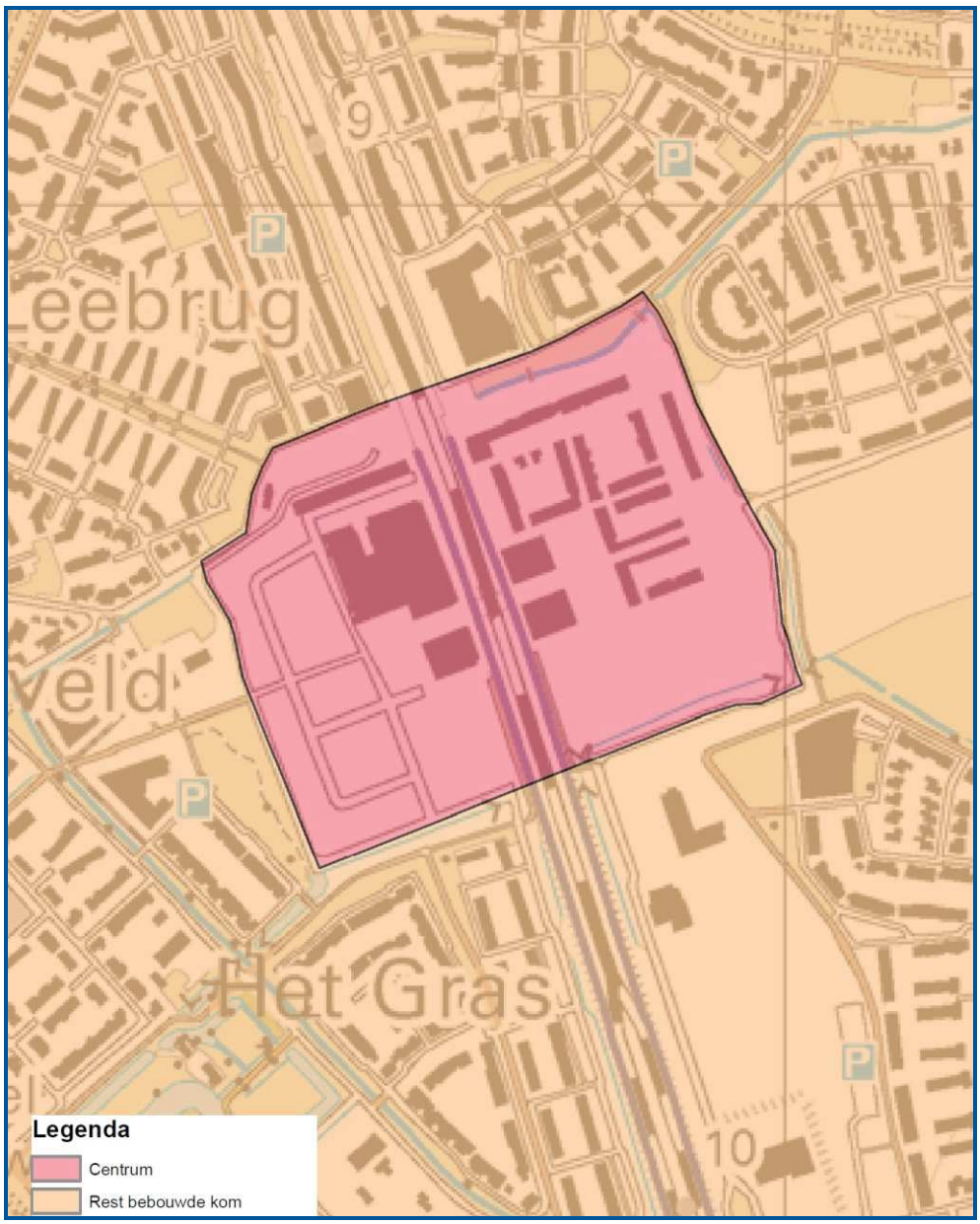


Bijlage

1. Afbakening centrumgebieden Houten



Kaart 'Houten Centrum voor toepassing parkeernormen Houten



Kaart centrumgebied Castellum voor toepassing parkeernormen Houten

Bijlage

2. Tabel aanwezigheidspercentages

Aanwezigheidspercentages

Gelijktijdige aanwezigheid	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koop-avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Woningen (bewoners)	50%	50%	90%	100%	90%	60%	80%	70%
Woningen (bezoekers)	10%	20%	80%	0%	80%	60%	100%	70%
Kantoor (zonder baliefunctie)	100%	100%	5%	0%	5%	0%	0%	0%
Kantoor (met baliefunctie)	100%	100%	5%	0%	5%	0%	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	0%	10%	100%	0%	0%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	70%	100%	0%	0%
Supermarkt	30%	60%	40%	0%	40%	100%	40%	0%
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	100%	100%	100%	75%
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	50%	100%	25%	100%
Bioscoop / theater podium / enz.	5%	25%	90%	0%	90%	40%	100%	40%
Sociaal medisch	100%	75%	10%	0%	10%	10%	10%	10%
Verpleeg- / verzorgingshuis	50%	50%	100%	25%	100%	100%	100%	100%
Aanleunwoning / verzorgingsflat	50%	50%	100%	25%	100%	100%	100%	100%
Ziekenhuis patiënten inclusief 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-publicatie 317

Sociaal medisch: arts / maatschap / therapeut / consultatiebureau

Bijlage

3. Tabel maximale loopafstand

Maximaal acceptabele loopafstanden voor invulling parkeereis bij bouwplan

Functie	Maximaal acceptabele loopafstand
Wonen centrumgebied	250 meter
Wonen	150 meter
Winkel centrumgebied	300 meter
Winkel	200 meter
Supermarkt	100 meter
Werkgelegenheid	500 meter
Vrijetijdsvoorzieningen	150 meter
Zorgvoorzieningen	100 meter
Onderwijsvoorzieningen	100 meter

Bron: Gemeente Houten

Bijlage

4. Rekenvoorbeeld parkeervraag

Een kantoor zonder baliefunctie in de rest van de bebouwde kom van Houten wordt omgebouwd tot een sportschool met een oppervlak van 450 m2 bvo. Op dit moment heeft het kantoor 11 parkeerkeerplekken op eigen terrein.

De norm voor kantoren zonder baliefunctie in de rest van de bebouwde kom is 1,8 parkeerplek per 100 m2 bvo. Het kantoor zou in de huidige situatie 1,8 * (450/100) = 8,1 parkeerplekken nodig hebben.

De norm voor sportschool in de rest van de bebouwde kom is 4,3 parkeerplek per 100 m2 bvo. De sportschool heeft hiermee 4,3 * (450/100) = 19,4 parkeerplekken nodig.

Er moeten dus minimaal 9 parkeerplaatsen worden gerealiseerd (19,4 - 11 = 9).

DLV
ADVIES
&RESULTAAT