bestemmingsplan

bestemmingsplan Binnenstad Nijkerk 2018, veegplan 1

BURO SRO

stedenbouw + ruimtelijke ordening + ontwikkelingsmanagement

Planstatus:	*vastgesteld*
Plan identificatie:	*NL.IMRO.0267.BP0167-0002*
Datum:	*2021-03-02*
Kenmerk Buro SRO:	*SR200264*
Opdrachtgever:	*Gemeente Nijkerk*

Buro SRO
't Goylaan 11
3525 AA Utrecht
030-2679198
www.buro-sro.nl

BTW nummer:	NL8187.16.071.B01
KvK nummer:	30232281
Rabobank rekeningnummer:	NL44.RABO.0142.1540.24 t.n.v. Buro SRO B.V. te Utrecht

Bijlage(n)
Regels

Inhoudsopgave

Bijlage 1 Staat van bedrijfsactiviteiten
Bijlage 2 Staat van inrichtingen (Horeca)
Bijlage 3 Nota parkeernormen Nijkerk 2014

Bijlage 1 Staat van bedrijfsactiviteiten

Bijlage 1. Staat van bedrijfsactiviteiten (categorie 1 t/m 2)			
SBI-code	***Nr.***	***Omschrijving***	***Cat.***
15	-	**Vervaardiging van voedingsmiddelen en dranken**	
1552	2	Consumptie-ijsfabrieken: p.o. <= 200 m^2	2
1581	0	Broodfabrieken, brood- en banketbakkerijen	
1581	1	- v.c. < 7500 kg meel/week, bij gebruik van charge-ovens	2
1584	3	- Cacao- en chocoladefabrieken vervaardigen van chocoladewerken met p.o. <= 200 m^2	2
1584	6	- Suikerwerkfabrieken zonder suiker branden met p.o. <= 200 m^2	2
1593 t/m 1595		Vervaardiging van wijn, cider e.d.	2
18	-	**Vervaardiging van kleding; bereiden en verven van bont**	
182		Vervaardiging van kleding en –toebehoren (excl. van leer)	2
20	-	**Houtindustrie en vervaardiging artikelen van hout, riet, kurk e.d.**	
205		Kurkwaren-, riet-, en vlechtwerkfabrieken	2
22	-	**Uitgeverijen, drukkerijen en reproductie van opgenomen media**	
221		Uitgeverijen (kantoren)	1
2222.6		Kleine drukkerijen en kopieerinrichtingen	2
2223	A	Grafische afwerking	1
2223	B	Binderijen	2
2224		Grafische reproductie en zetten	2
2225		Overige grafische activiteiten	2
223		Reproductiebedrijven opgenomen media	1
26		**Vervaardiging van glas, aardewerk, cement-, kalk- en gipsproducten**	
262, 263	0	Aardewerkfabrieken	

262, 263	1	- Vermogen elektrische ovens totaal < 40 kW	2
30		**Vervaardiging van kantoormachines en computers**	
30	A	Kantoormachines- en computerfabrieken incl. reparatie	2
31	-	**Vervaardiging van over. elektr. machines, apparaten en benodigdh.**	
316		Elektrotechnische industrie n.e.g.	2
33		**Vervaardiging van medische en optische apparaten en instrumenten**	
33	A	Fabrieken voor medische en optische apparaten en instrumenten e.d. incl. reparatie	2
36	-	**Vervaardiging van meubels en overige goederen n.e.g.**	
361	2	Meubelstoffeerderijen b.o. < 200 m^2	1
362		Fabricage van munten, sieraden e.d.	2
363		Muziekinstrumentenfabrieken	2
3663.1		Sociale werkvoorziening	2
~~**45**~~	~~-~~	**Bouwnijverheid**	
45	3	Aannemersbedrijven met werkplaats: b.o. < 1000 m^2	1
50	-	**Handel/reparatie van auto's, motorfietsen; benzineservicestations**	
5020.4	B	Autobeklederijen	1
5020.5		Autowasserijen	2
51	-	**Groothandel en handelsbemiddeling**	
5122		Grth in bloemen en planten	2
5134		Grth in dranken	2
5135		Grth in tabaksproducten	2
5136		Grth in suiker, chocolade en suikerwerk	2
5137		Grth in koffie, thee, cacao en specerijen	2

5138, 5139		Grth in overige voedings- en genotsmiddelen	2
514		Grth in overige consumentenartikelen	2
5153	0	Grth in hout en bouwmaterialen	
5153	2	- algemeen: b.o. <= 2.000 m^2	2
5153.4	4	Zand en grind:	
5153.4	6	- algemeen: b.o. <= 200 m^2	2
5154	0	Grth in ijzer- en metaalwaren en verwarmingsapparatuur	
5154	2	- algemeen: b.o. <= 2.000m^2	2
5156		Grth in overige intermediaire goederen	2
519		Overige grth (bedrijfsmeubels, emballage, vakbenodigdheden e.d.)	2
527		Reparatie t.b.v. particulieren (excl. auto's en motorfietsen)	1
55	-	**Logies-, maaltijden- en drankenverstrekking**	
5511, 5512		Hotels en pensions met keuken, conferentie-oorden en congrescentra	1
553		Restaurants, cafetaria's, snackbars, ijssalons met eigen ijsbereiding, viskramen e.d.	1
554	1	Café's, bars	1
554	2	Discotheken, muziekcafé's	2
5551		Kantines	1
5552		Cateringbedrijven	2
61, 62	-	**Vervoer over water / door de lucht**	
61, 62	A	Vervoersbedrijven (uitsluitend kantoren)	1
63	-	**Dienstverlening t.b.v. het vervoer**	
6312	B	Opslaggebouwen (verhuur opslagruimte)	2
6321	1	Autoparkeerterreinen, parkeergarages	2

6322, 6323		Overige dienstverlening t.b.v. vervoer (kantoren)	1
633		Reisorganisaties	1
634		Expediteurs, cargadoors (kantoren)	1
64	-	**Post en telecommunicatie**	
641		Post- en koeriersdiensten	2
642	A	Telecommunicatiebedrijven	1
642	B0	Zendinstallaties:	
642	B2	- FM en TV	1
642	B3	- GSM en UMTS-steunzenders (indien bouwvergunningplichtig)	1
65, 66, 67	-	**Financiële instellingen en verzerkeringswezen**	
65,66,67	A	Banken, verzekeringsbedrijven, beurzen	1
70	-	**Verhuur van en handel in onroerend goed**	
70	A	Verhuur van en handel in onroerend goed	1
72	-	**Computerservice- en informatietechnologie**	
72	A	Computerservice- en informatietechnologie-bureaus e.d.	1
72	B	Datacentra	2
73	-	**Speur- en ontwikkelingswerk**	
731		Natuurwetenschappelijk speur- en ontwikkelingswerk	2
732		Maatschappij- en geesteswetenschappelijk onderzoek	1
74	-	**Overige zakelijke dienstverlening**	
74	A	Overige zakelijke dienstverlening: kantoren	1
7481.3		Foto- en filmontwikkelcentrales	2
7484.4		Veilingen voor huisraad, kunst e.d.	1

75	-	**Openbaar bestuur, overheidsdiensten, sociale verzekeringen**	
75	A	Openbaar bestuur (kantoren e.d.)	1
801, 802		Scholen voor basis- en algemeen voortgezet onderwijs	2
803, 804		Scholen voor beroeps-, hoger en overig onderwijs	2
85	-	**Gezondheids- en welzijnszorg**	
8511		Ziekenhuizen	2
8512, 8513		Artsenpraktijken, klinieken en dagverblijven	1
8514, 8515		Consultatiebureaus	1
853	1	Verpleeghuizen	2
853	2	Kinderopvang	2
90	-	**Milieudienstverlening**	
91	-	**Diverse organisaties**	
9111		Bedrijfs- en werknemersorganisaties (kantoren)	1
9131		Kerkgebouwen e.d.	2
9133.1	A	Buurt- en clubhuizen	2
92	-	**Cultuur, sport en recreatie**	
921, 922		Studio's (film, TV, radio, geluid)	2
9213		Bioscopen	2
9232		Theaters, schouwburgen, concertgebouwen, evenementenhallen	2
9234		Muziek- en balletscholen	2
9234.1		Dansscholen	2
9251, 9252		Bibliotheken, musea, ateliers, e.d.	1
9253.1		Kinderboerderijen	2

926	B	Bowlingcentra	2
926	H	Golfbanen	1
926	0	Schietinrichtingen:	
926	11	- buitenbanen met voorzieningen: boogbanen	2
926	2	- binnenbanen: boogbanen	1
926	F	Sportscholen, gymnastiekzalen	2
9271		Casino's	2
9272.1		Amusementshallen	2
93	-	**Overige dienstverlening**	
9301.2		Chemische wasserijen en ververijen	2
9301.3	A	Wasverzendinrichtingen	2
9301.3	B	Wasserettes, wassalons	1
9302		Kappersbedrijven en schoonheidsinstituten	1
9303	0	Begrafenisondernemingen:	
9303	1	- uitvaartcentra	1
9303	2	- begraafplaatsen	1
9304		Fitnesscentra, badhuizen en sauna-baden	2
9305	B	Persoonlijke dienstverlening n.e.g.	1

Bijlage 2 Staat van inrichtingen (Horeca)

Bijlage 2 Staat van inrichtingen (horeca)

CATEGORIE 1 "HORECA"

Horecabedrijven, die geheel of in overwegende mate gericht is op het verstrekken van maaltijden of etenswaren die ter plaatse of elders genuttigd plegen te worden en dat zich in de dag en avondperiode geopend is. Daaronder worden begrepen automatiek, broodjeszaak, cafetaria/snackbar, crêperie, koffiebar, lunchroom, tearoom, ijssalon, pension en restaurant (zonder bezorg- en/of afhaalservice).

CATEGORIE 2 "LICHTE DAGHORECA"

Horecabedrijven, die geheel of in overwegende mate gericht is op het verstrekken van maaltijden of etenswaren die ter plaatse of elders genuttigd worden en dat enkel in de dagperiode geopend is. Daaronder wordt hetzelfde type horeca als onder 1 begrepen, uitgezonderd een restaurant (zonder bezorg- en/of afhaalservice) dat hier niet is toegestaan.

CATEGORIE 3 "MIDDELZWARE HORECA"

Horecabedrijven, die gelet op de aard en omvang ervan zowel vanuit functionele als uit milieuoverwegingen aanzienlijk storend kunnen werken op de bestaande en/of toekomstige functies van de omgeving van deze horecabedrijven:

- bedrijven genoemd onder Categorie I met een bruto-vloeroppervlak groter dan 250 m²
- bar
- biljartcentrum
- café (openbare gelegenheid waar men dranken kan gebruiken, met daaraan ondergeschikt dansgelegenheid)
- hotel
- proeflokaal
- restaurant met een bezorg- en/of afhaalservice (pizzeria, chinees, drive-in, etc.)
- shoarma/grillroom
- zalenverhuur (zonder regulier gebruik ten behoeve van feesten en muziek- /dansevenementen)

CATEGORIE 4 "ZWARE HORECA"

Horecabedrijven, die gelet op de aard en omvang ervan zowel vanuit functionele als uit milieuoverwegingen in min of meer ernstige mate storend kunnen werken op de bestaande en/of toekomstige functies van de omgeving van deze horecabedrijven:

- coffeeshop
- dancing (dansgelegenheid)
- discotheek/discobar (openbare drank- en dansgelegenheid)
- nachtclub (gelegenheid voor dansen en ander vermaak die 's nachts geopend is)
- partycentrum (regulier gebruik ten behoeve van feesten en muziek-/dansevenementen)

Bijlage 3 Nota parkeernormen Nijkerk 2014

MOBYCON | CONCORDIS GROEP

Nota Parkeernormen Nijkerk 2014
Eindrapport



MOBILITEIT | VERKEER | VERVOER

Nota Parkeernormen Nijkerk 2014

Eindrapport

in opdracht van:
Gemeente Nijkerk

15 september 2014
rapportnummer: 4703-R-E05
auteur(s): M. Ernest , H. Zuiver.

Tanthofdreef 15
Postbus 2873
2601 CW Delft
Tel. 015 - 2147899

Badhuiswal 3
8011 VZ Zwolle
Tel. 038 - 4225780

Hoff van Hollantlaan 6
5243 SR Rosmalen
Tel. 073 - 5231065

Inhoudsopgave

1	**INLEIDING**		**1**
	1.1	Uitwerking parkeerbeleid leidt tot actualisatie parkeernormen	1
	1.2	De Nota Parkeernormen	1
	1.3	Leeswijzer	1
2	**BELEIDSUITGANGSPUNTEN PARKEERNORMEN**		**2**
	2.1	Parkeerbeleidsplan: doelgroepenbenadering en BBBB-principe	2
	2.2	Vastgestelde kaders uit Parkeerbeleidsplan Nijkerk	3
3	**JURIDISCHE KADERS**		**5**
	3.1	Duidelijkheid over parkeernormen	5
	3.2	Vervallen stedenbouwkundige bepalingen uit Bouwverordening art. 2.5.30	5
	3.3	Verankering Parkeernormen in het bestemmingsplan	6
	3.4	Overgangsregeling	6
4	**UITVOERING PARKEEREIS BIJ ONTWIKKELINGEN**		**7**
	4.1	Toetsing parkeren bij aanvraag omgevingsvergunning	7
	4.2	Methode berekening parkeerplaatsverplichting	8
	4.3	Regels invulling parkeerplaatsverplichting	8
	4.4	Uitzonderingsregels	11
5	**PARKEERNORMEN EN GEBIEDSINDELING**		**14**
	5.1	Gebiedsindeling Nijkerk	14
	5.2	Tabel met parkeernormen	17
	5.3	Aanwezigheidspercentages	20
	5.4	Halen en brengen bij scholen en dagverblijven: Kiss and Ride	21
	5.5	Actualisatie parkeernormen en aanwezigheidspercentages	21

BIJLAGEN

1. Algemene opmerkingen / definities
2. Halen-brengen bij scholen / dagverblijven

1 Inleiding

1.1 Uitwerking parkeerbeleid leidt tot actualisatie parkeernormen

De gemeente Nijkerk blijft volop in ontwikkeling. Een aantal belangrijke beleidsnota's met betrekking tot ruimtelijke ontwikkeling, verkeer en vervoer is door de gemeente opgesteld. Zo zijn op 30 juni 2011 zowel de Structuurvisie Nijkerk-Hoevelaken als het nieuwe Gemeentelijk Verkeer en VervoerPlan (GVVP) vastgesteld door de gemeenteraad. Deze beleidsnota's vormen een overkoepelend kader voor het parkeerbeleid.

De gemeenteraad van Nijkerk heeft in juni 2014 het Parkeerbeleidsplan Nijkerk 2014-2020 vastgesteld. Deze nota bevat de doelstellingen voor de komende jaren, oplossingsrichtingen voor (toekomstige) parkeerproblemen en concrete acties voor de komende jaren. Het parkeerbeleidsplan vormt de basis voor deze Nota Parkeernormen waarin de gemeente vastlegt hoe ze om wil gaan met parkeereisen bij nieuw- en verbouwplannen.

1.2 De Nota Parkeernormen

De voorliggende Nota Parkeernormen is de uitwerking van het Parkeerbeleidsplan Nijkerk 2014-2020 en tevens een actualisatie van de voorgaande Nota Parkeernormen van de gemeente Nijkerk (2009). Het doel van de nota is om voor de gemeente Nijkerk per gebied en per functie de parkeernormen te actualiseren. Daarnaast is aangegeven onder welke voorwaarden afgeweken kan worden van de gestelde parkeereis. De nota is het resultaat van een integraal proces waarbij verschillende afdelingen van de gemeente Nijkerk zijn betrokken.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 en 3 zijn de beleidsuitgangspunten en de juridische kaders opgesteld. Op basis van de uitgangspunten en de kaders wordt de uitvoering van de parkeereis in hoofdstuk 4 behandeld. De parkeernormen inclusief de gebiedsindeling komt in hoofdstuk 5 aan de orde.

2 Beleidsuitgangspunten Parkeernormen

2.1 Parkeerbeleidsplan: doelgroepenbenadering en BBBB-principe

In het parkeerbeleidsplan is beleid opgesteld om parkeeroverlast tegen te gaan. Hierin is vastgelegd hoe wordt omgegaan met betaald parkeren, wat een acceptabele parkeerdruk is in de wijken en hoe de gemeente daarmee omgaat. De uitvoering daarvan vindt weer plaats via de parkeerverordening, parkeerbelastingverordening en uitgiftebesluiten. Het parkeerbeleidsplan gaat uit van een tweetal benaderingen, te weten:

1. **Doelgroepenbenadering:** bewoners van Nijkerk dienen de mogelijkheid te hebben om de auto in de nabijheid van de woning te parkeren (op straat of in de eigen garage). Voor verplaatsingen binnen de eigen kern dient zoveel mogelijk gebruik te worden gemaakt van alternatieven voor de auto: lopen, fiets of openbaar vervoer. Het parkeerbeleid zet echter niet in op stringente sturing van autobezit en autogebruik van bewoners (“autootje-pesten”). Werknemers nemen eerder dan andere doelgroepen genoegen met langere loopafstanden. Mede vanwege de langere parkeerduur stellen werknemers minder eisen aan het comfort van een parkeerplek. Vooral goedkoop en een veilige parkeeromgeving zijn belangrijk. Werknemers kunnen in grote delen van Nijkerk onbeperkt vrij parkeren. In gebieden waar een vorm van parkeerregulering van kracht is, worden werknemers beperkt gefaciliteerd om ruimte te creëren voor andere doelgroepen. Bezoekers van bewoners en bezoekers van voorzieningen dienen de auto in de nabijheid van de bestemming te kunnen parkeren. Deze doelgroep heeft enerzijds een belangrijke sociale functie en levert anderzijds een bijdrage aan de economie in de gemeente. Bezoekers mogen daarom niet worden afgeschrikt door een tekort aan parkeerplaatsen, een te lage kwaliteit van de parkeervoorzieningen of te hoge parkeertarieven. Door deze doelgroepenbenadering moet binnen de parkeernormen ook een onderscheid worden gemaakt naar het aandeel in de parkeervraag van de verschillende doelgroepen.
2. **Beïnvloeden-Benutten-Beprijzen-Bouwen (BBBB)**: allereerst tracht de gemeente met beïnvloedingsmaatregelen sturing te geven in autobezit en autogebruik. Dit is met name mogelijk in nieuwbouwsituaties of herstructureringsopgaven waarbij parkeernormen een nadrukkelijke rol spelen. Om het autobezit en autogebruik enigszins te beïnvloeden hanteert de gemeente Nijkerk geen parkeernormen die hoger zijn dan de maximale CROW-parkeerkencijfers. In bestaande situatie richt de gemeente zich met name op beïnvloeden in de modaliteitskeuze, het beter benutten van de openbare ruimte voor het creëren van extra parkeerplaatsen, het sturen van doelgroepen door middel van reguleringsmaatregelen of het grootschalig bijbouwen van parkeercapaciteit bij een structureel (fors) tekort aan parkeerplaatsen.

- Het gebruik van de goede parkeernormen draagt bij aan een gunstig leef- en woonklimaat: met voldoende parkeerplaatsen wordt parkeeroverlast voorkomen.

Met geactualiseerd parkeernormenbeleid wil de gemeente Nijkerk het voor aanvragers en toetsers van omgevingsvergunningen (voorheen: bouwvergunningen) eenvoudiger en transparanter maken waaraan en op welke wijze getoetst wordt.

- Maatwerk om af te wijken moet mogelijk blijven om ruimtelijk en economisch gewenste ontwikkelingen mogelijk te kunnen maken. Er is en blijft een parkeerfonds die de gemeente mogelijkheden geeft investeringen te doen in parkeervoorzieningen en parkeerbeleid uit te voeren. De afkoopregeling (tegen betaling minder parkeerplaatsen realiseren dan noodzakelijk) blijft bestaan wat als een van de bronnen van het parkeerfonds geldt.
- Voor het parkeerfonds zijn duidelijke kaders en spelregels geboden die voor de gemeente en ontwikkelaars duidelijkheid biedt. Om het parkeerfonds te verstevigen is het belangrijk om de tarieven van de afkoopregeling voor parkeerplaatsen in ieder geval te indexeren (inflatiecorrectie).

2.2 Vastgestelde kaders uit Parkeerbeleidsplan Nijkerk

Om tot een Nota Parkeernormen te komen zijn puntsgewijs de volgende hoofdlijnen geformuleerd:

Hoofdlijn 1: Maatwerk op basis van de landelijke richtlijnen
De Nota parkeernormen sluit aan bij landelijk gebruikte parkeerkencijfers van het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte (CROW). De landelijke parkeerkencijfers worden echter voor de Nijkerkse situatie (mate van verstedelijking en locatie binnen de gemeente) nader gespecificeerd. Hierbij geldt: hoe stedelijker het gebied is hoe lager de parkeernorm uitvalt (maatwerk per deelgebied van de gemeente).

Hoofdlijn 2: Één duidelijke parkeernorm per functie
De landelijke parkeerkencijfers kennen een bandbreedte (minimum en maximum-kencijfer) waarbinnen een keuze kan worden gemaakt voor de te hanteren parkeernorm op basis van het hanteren van een sturend of volgend gemeentelijk parkeerbeleid. De gemeente Nijkerk hanteert voor nieuwe ruimtelijke situaties een volgend parkeerbeleid om er voor te zorgen dat er altijd voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd. De Nota parkeernormen gaat daarom uit van het maximum van de landelijke parkeerkencijfers voor elke functie in een deelgebied (duidelijkheid). Een uitzondering hierop zijn de parkeernormen voor woningen, De gemeente Nijkerk hanteert voor woningen de parkeernorm zoals reeds in 2005 is vastgesteld, omdat deze uit de reeds opgedane ervaring beter aansluiten bij de praktijksituatie van Nijkerk.

Hoofdlijn 3: Spelregels voor maatwerk om in bijzondere gevallen ontwikkelingen niet te blokkeren

De volgende vormen van maatwerk (flexibiliteit) zijn mogelijk om in bijzondere gevallen ontwikkelingen niet te blokkeren:

- Afkopen van de parkeerplaatsverplichting indien het niet mogelijk is om fysiek de parkeerplaatsverplichting op eigen terrein te realiseren. In dat geval bestaat de mogelijkheid om een storting te doen in het parkeerfonds. Om hiervoor in aanmerking te komen moet aan specifieke voorwaarden worden voldaan waarna het college akkoord gaat met afkoop van de parkeerplaatsverplichting.
- Vrijstelling van de parkeerplaatsverplichting wegens bovengeschikt belang uit een ander beleidsveld. Onder strikte voorwaarden kan het college besluiten vrijstelling te verlenen van de parkeerplaatsverplichting. Hierbij wordt geen storting in het parkeerfonds opgelegd.

De voorwaarden voor afkoop of vrijstelling worden vastgelegd in de Nota parkeernormen (duidelijkheid).

Hoofdlijn 4: Indien mogelijk gezamenlijk gebruik van parkeerplaatsen bij gebiedsontwikkeling

Niet alle gebruikers van een functie in een gebied zijn tegelijkertijd aanwezig. Als iedere functie zijn eigen parkeerplaatsen op eigen terrein realiseert staan deze parkeerplaatsen dus regelmatig leeg. Door gemeenschappelijke parkeervoorzieningen in een gebied te realiseren wordt efficiënt gebruik gemaakt van parkeervoorzieningen en wordt ruimte bespaard (benutting). Dit komt de leefbaarheid van een gebied ten goede.

Hoofdlijn 5: Een gezonde parkeerexploitatie is minimaal kostendekkend

Wat voor de totale parkeerexploitatie geldt, geldt ook voor de stortingen in het parkeerfonds vanwege de afkoop van de parkeerplaatsverplichting. De stortingen in het parkeerfonds vanwege de afkoop van de parkeerplaatsverplichting moeten de realisatie van de parkeerplaatsen kunnen dekken. De gemeente mag dus niet toeleggen op de realisatie van deze parkeerplaatsen. Realistische afkoopbedragen en indexering van de afkoopbedragen is dus noodzakelijk.

3 Juridische kaders

3.1 Duidelijkheid over parkeernormen

Momenteel is de juridische verankering van parkeernormen geregeld door een verwijzing vanuit de bouwverordening, artikel 2.5.30. In dit artikel staat dat bij een bouwplan “in voldoende mate” parkeerruimte aanwezig dient te zijn. In de praktijk wordt deze “voldoende mate” getoetst aan de parkeerkencijfers van het CROW. Aangezien de parkeerkencijfers van CROW uitgaat van bandbreedtes, stedelijkheidsgraad en stedelijke zones, levert de toetsing veel discussie op. Enerzijds vanuit de vakdisciplines stedenbouw en verkeer, maar ook in de discussie met projectontwikkelaars of gebiedsexploitanten. Al deze partijen hebben immers verschillende belangen. De vakdiscipline Stedenbouw wil graag een kwalitatief hoogstaande en functionerende openbare ruimte. De vakdiscipline Verkeer wil zorgdragen voor een goede bereikbaarheid en verkeersafwikkeling. De projectontwikkelaar en/of gebiedsexploitant wil zoveel mogelijk uitgeefbare (te exploiteren) ruimte en zo min mogelijk parkeerplaatsen.

3.2 Vervallen stedenbouwkundige bepalingen uit Bouwverordening art. 2.5.30

Tot op heden is het mogelijk om de parkeereis bij ruimtelijke plannen mogelijk te maken via artikel 2.5.30 van de Bouwverordening. Sinds enkele jaren wordt geprobeerd om de stedenbouwkundige bepalingen (waaronder de parkeereis) uit de Bouwverordening te halen. Hiermee wordt het bestemmingsplan als hét instrument gezien om de parkeereis te regelen. Door een aanpassing in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) wordt het mogelijk om middels een ‘voorwaardelijke verplichting’ het parkeren juridisch te regelen in het bestemmingsplan. Hierbij kan verwezen worden naar gemeentelijke beleidsregels die de leidraad zijn voor het bepalen van de parkeereis (Nota Parkeernormen). Verwacht wordt dat de wijziging in het Bro in werking treedt in de loop van 2014. Onderstaand bericht van Omgevingsweb.nl geeft hierover uitleg.

Aan artikel 3.2.1 lid 2 Bro wordt een onderdeel toegevoegd op grond waarvan een bestemmingsplan ten behoeve van de goede ruimtelijke ordening regels kan bevatten, “waarin wordt bepaald dat een gebruik slechts kan worden toegestaan onder de voorwaarde dat maatregelen of voorzieningen worden getroffen en in stand worden gehouden“. Dit betreft de zogenoemde voorwaardelijke verplichting, die in de Afdelingsjurisprudentie al is geaccepteerd en waarvoor nu een wettelijke basis is gecreëerd. In het bijzonder acht de regelgever deze basis nodig om zekerheid te bieden dat in een bestemmingsplan via een voorwaardelijke verplichting het parkeren kan worden geregeld. Naast een parkeerregeling kan worden gedacht aan plaatsen voor laden en lossen en aan het treffen van voorzieningen om blijvend een goede geluidsituatie te garanderen, zoals een geluidswal.

Wat parkeren betreft kan het zinvol zijn een binnenplanse afwijkingsmogelijkheid op te nemen. In het bijzonder voor het geval de parkeerbehoefte kan worden opgevangen door buiten het eigen terrein aanwezige of aan te leggen parkeergelegenheden, al dan niet na storting van een bijdrage in het parkeerfonds. Met deze regeling wordt geen inhoudelijke wijziging beoogd van wat nu is geregeld in artikel 2.5.30 van de modelbouwverordening. (bron: www.omgevingsweb.nl)

3.3 Verankering Parkeernormen in het bestemmingsplan

Bij het opstellen van bestemmingsplannen wordt in de regels (juridisch bindend) verankerd dat voldaan moet worden aan de parkeernormen van de gemeente. De juridisch borging vindt plaats door de volgende regeling op te nemen in de algemene gebruiksregels van een bestemmingsplan: "*Parkeernormen : Indien de ligging, de omvang of de bestemming van een gebouw daartoe aanleiding geeft, moet volgens de gemeentelijke parkeernormen ruimte zijn aangebracht en in stand gehouden in, op of onder dat gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw hoort.*"

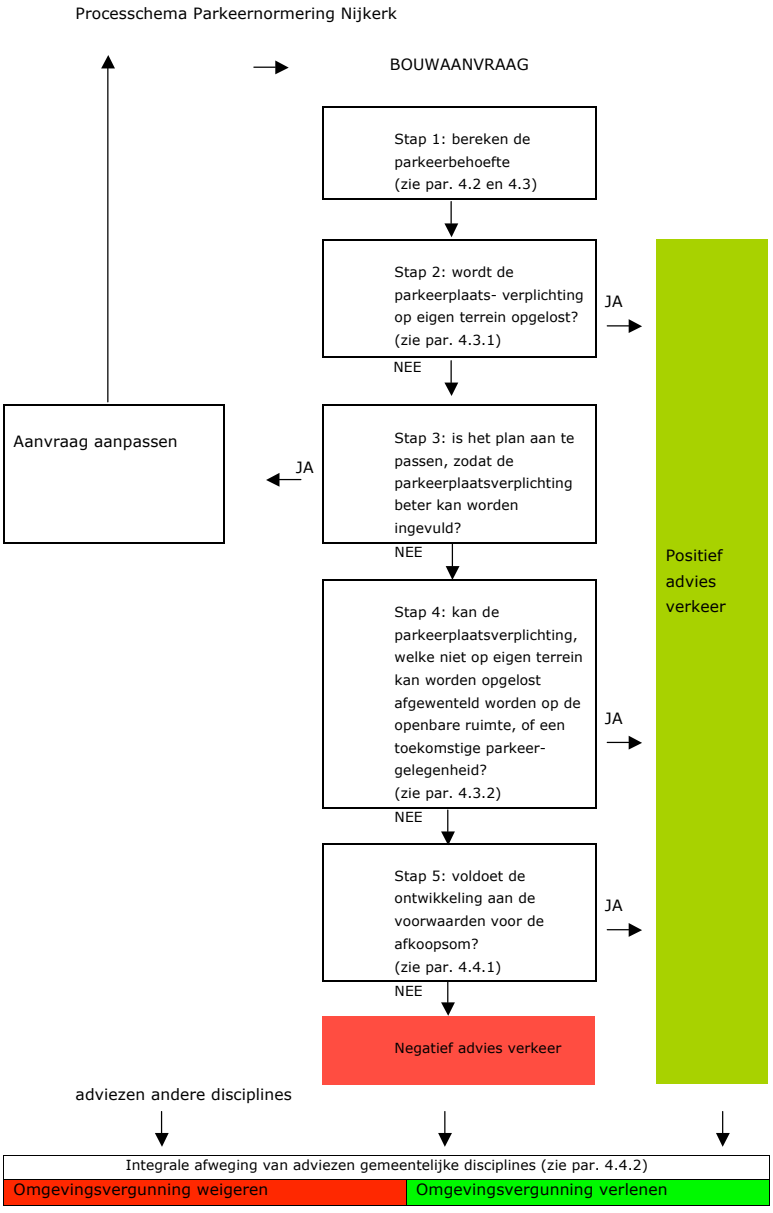
3.4 Overgangsregeling

Indien ten behoeve van de bouw van een omgevingsvergunningplichtig bouwwerk eerder dan 10 dagen na vaststelling van deze Nota parkeernormen aan een initiatiefnemer een parkeereis is meegegeven door de gemeente Nijkerk, geldt deze parkeereis boven het gestelde in de Lijst parkeernormen gemeente Nijkerk, tot één jaar na vaststelling van deze Nota parkeernormen 2014.

4 Uitvoering parkeereis bij ontwikkelingen

4.1 Toetsing parkeren bij aanvraag omgevingsvergunning

Een bouwplan moet worden getoetst aan de parkeernormen wanneer er sprake is van een vergunningplichtige nieuw – of verbouwontwikkeling, of er sprake is van wijziging van het gebruik. De beoordeling van aanvragen voor een omgevingsvergunning wordt volgens een standaard werkwijze aangepakt. De stappen die hierbij worden doorlopen zijn vertaald naar een processchema. Onderstaand is in afbeelding 4.1 het processchema met de wijze van het beoordelen van aanvragen voor een omgevingsvergunning binnen de gemeente Nijkerk ingevoegd.



Afbeelding 4.1 processchema parkeernormering bij aanvragen voor een omgevingsvergunning

4.2 Methode berekening parkeerplaatsverplichting

Het processchema van afbeelding 4.1 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 Nijkerk zijn in hoofdstuk 5 ‘Parkeernormen en gebiedsindeling’ opgenomen. In bijlage 1a is een invulschema opgenomen aan de hand waarvan de gemeente de parkeerbehoefte berekend.

4.3 Regels invulling parkeerplaatsverplichting

Aan het invullen van de parkeerplaatsverplichting stelt de gemeente een aantal eisen. Zo zijn regels opgesteld over hoe parkeren op eigen terrein wordt meegeteld, ook is minimale fysieke maatvoering van parkeren op eigen terrein geformuleerd.

Verbouw of nieuwbouwontwikkeling
Er is onderscheid te maken tussen nieuwbouwplannen en verbouwplannen. Bij nieuwbouwplannen wordt de parkeerplaatsverplichting berekend aan de hand van de parkeernormentabel van hoofdstuk 5. Bij verbouwplannen wordt de parkeereis van de oude functie - met de bestaande bestemming - in mindering gebracht op de nieuwe parkeereis. Dit levert een aanvullende parkeerplaatsverplichting of overschot op. In het geval van een overschot wordt de bouwaanvraag goed gekeurd. Bij een verplichting zal het plan in parkeren dienen te voorzien.

4.3.1 Realiseren parkeren op eigen terrein

Een bouwplan dient in beginsel op eigen terrein aan de parkeerplaatsverplichting te voldoen. Met het begrip “parkeren op eigen terrein” wordt bedoeld: ruimte voor parkeren of stallen van auto's in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw hoort, passend binnen het vigerende bestemmingsplan.

Voor woningen geldt specifiek dat:

- Elke nieuwe twee-onder-1-kap woning, geschakelde/half vrijstaande of vrijstaande woning minimaal 1 (netto) parkeerplaats op eigen terrein dient te hebben.
- Een oprit met garage als 1 parkeerplaats wordt meegerekend: In woonwijken vanaf de jaren 80 is doorgaans rekening gehouden met parkeren op eigen terrein, bijvoorbeeld door een oprit met garage. Theoretisch kunnen hier 2 auto’s geparkeerd worden. In de praktijk blijkt echter dat garages nauwelijks een functie als parkeerplaats voor een auto dienen, maar meer als berging of fietsenschuur, daarom wordt de combinatie als 1 parkeerplaats meegeteld.
- Parkeernormen bij woningen zijn inclusief parkeerruimte voor bezoekers. De parkeerbehoefte voor bezoekers is 0,3 parkeerplaats/woning. Er zal dus altijd minimaal 0,3 parkeerplaats per woning in de openbare ruimte - of in een openbaar toegankelijk gebied - gerealiseerd moeten worden.

De mate waarin parkeren op eigen terrein wordt meegerekend is opgenomen in onderstaande tabel.

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekeningsaantal
Enkele oprit zonder garage	1	1,0
Lange oprit zonder garage	2	1,0
Dubbele oprit zonder garage	2	2,0
Garage zonder oprit	1	0,4
Garagebox (niet bij woning)	1	0,5
Garage met enkele oprit	2	1,0
Garage met lange oprit	3	1,0
Garage met dubbele oprit	3	2,0

Tabel 4.1 Parkeren op eigen terrein

Minimale ontwerpeisen voor parkeren op eigen terrein

Een parkeervoorziening bij een bouwplan moet voldoen aan de volgende fysieke maatvoering:

- Een enkele oprit is minimaal 5m lang en 2,5m breed.
- Een lange oprit is minimaal 10m lang en 2,5m breed.
- Een dubbele oprit is 4,5 meter breed.
- Een garage is minimaal 5m lang en 2,5m breed.
- Een dubbele garage is minimaal 5m lang en 4,5m breed.
- Voor maatvoeringen van grotere parkeergarages en parkeerterreinen toetst de gemeente aan de NEN 2443: Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garages.

4.3.2 Realiseren parkeren in openbare ruimte

Indien het realiseren van parkeren op eigen terrein (deels) onmogelijk is, kan worden bekeken of het mogelijk is om in de openbare ruimte te zoeken naar een oplossing. Dit kan op een aantal manieren:

- Het toerekenen van de parkeerplaatsverplichting aan bestaande parkeerplaatsen. Hierbij is een storting in het parkeerfonds vereist (onder voorwaarden). De initiatiefnemer maakt immers gebruik van eerder met gemeenschapsgeld aangelegde parkeerplaatsen (overmaat aan parkeerplaatsen).
- Het toerekenen van de parkeerplaatsverplichting aan een toekomstige openbare parkeergarage of parkeerterrein, die in de nabije omgeving wordt gerealiseerd. Hierbij is een storting in het parkeerfonds vereist (onder voorwaarden).
- Het aanleggen van nieuwe parkeerplaatsen op loopafstand van de ontwikkellocatie, hierbij is een storting in het parkeerfonds vereist (onder voorwaarden).

Wat een acceptabele loopafstand is, wordt beoordeeld bij de bouwaanvraag en is afhankelijk van de functie, het specifieke gebied waar het bouwplan gerealiseerd wordt en een aantal ruimtelijke aspecten aan een looproute zoals sociale veiligheid, aantrekkelijkheid et cetera. De richtlijnen van het CROW voor acceptabele loopafstanden worden hierbij als uitgangspunt gebruikt. Deze zijn weergegeven in tabel 4.2.

Hoofdfunctie	**Acceptabele loopafstanden**
Wonen	100 meter (1,0 – 1,5 minuten)[1]
Winkelen	200 – 600 meter (2,5 – 7,5 minuten)
Werken	200 – 800 meter (2,5 – 9,5 minuten)
Ontspanning	100 meter (1,0 – 1,5 minuten)
Gezondheidszorg	100 meter (1,0 – 1,5 minuten)
Onderwijs	100 meter (1,0 – 1,5 minuten)

Tabel 4.2 Richtlijn acceptabele loopafstanden

Het parkeren als gevolg van het betreffende bouwplan kan slechts dan in de openbare ruimte worden opgenomen wanneer voldaan wordt aan de volgende voorwaarden:

- De aanvrager heeft schriftelijk aangetoond dat de parkeereis niet redelijkerwijs in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij het gebouw hoort, gerealiseerd kan worden en;
- Het bouwplan is door de gemeente beoordeeld als zijnde niet zodanig aanpasbaar dat de parkeereis in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij het gebouw hoort, kan worden gerealiseerd en;
- De directe omgeving van het gebouw heeft tijdens de drukste parkeertijden van het gebouw en na realisering van het gebouw een verwachte parkeerdruk die lager is dan 85%.

Het parkeeronderzoek wordt door de gemeente uitgevoerd, voor de kosten voor dit onderzoek wordt € 1.500,00 in rekening gebracht bij de ontwikkelende partij.

4.3.3 Aanvullende eisen voor scholen en kinderdagverblijven en BSO locaties

Ook kinderdagverblijven en BSO locaties realiseren hun parkeerruimte voor personeel op eigen terrein. Bij kinderdagverblijven en buitenschoolse opvang wordt bekeken in hoeverre het nodig is parkeerruimte op te nemen, voor het met de auto halen en brengen van kinderen. Hiervoor is in bijlage 2 een richtlijn opgenomen hoe deze specifieke parkeervraag kan worden berekend. Ten behoeve van scholen neemt de gemeente de verplichting op zich het parkeren in de openbare ruimte op te lossen.

[1] Bij een gemiddelde loopsnelheid van 5 kilometer per uur.

4.3.4 Dubbelgebruik bij het realiseren van meerdere functies

De aanwezigheid van gebruikers van verschillende functies vindt vaak op verschillende tijden plaats. Bij gebiedsontwikkeling van meerdere functies op een locatie - of in een gebouw - biedt dit mogelijkheden om parkeercapaciteit efficiënter te gebruiken. Dit wordt dubbelgebruik genoemd. Hierbij wordt berekend hoeveel de parkeerplaatsverplichting per losse functies is. Vervolgens wordt voor verschillende tijdstippen bekeken wanneer de hoogste totale parkeerplaatsverplichting optreedt, als rekening wordt gehouden met de aanwezigheidspercentages die zijn vastgesteld. De aanwezigheidspercentages zijn weergegeven in paragraaf 5.3.

4.3.5 Mogelijkheden gebiedsontwikkeling

In geval van een gebiedsontwikkeling zijn schaalvoordelen mogelijk. Hierbij kan bijvoorbeeld voor meerdere panden een parkeervoorziening worden gerealiseerd, waarbij een uitgebreide parkeerbalans kan zorgen voor lagere kosten voor het invullen van de parkeerplaatsverplichting en een beter benutte parkeervoorziening.

4.4 Uitzonderingsregels

Het is mogelijk dat de gemeente mee wil werken aan een plan waarbij het onmogelijk is om het parkeren op eigen terrein of in de huidige inrichting van de openbare ruimte op te lossen. De twee mogelijkheden die worden geboden zijn in de volgende sub-paragrafen beschreven.

4.4.1 Afkoopregeling parkeerplaatsverplichting

De afkoopregeling maakt het mogelijk om de parkeerplaatsverplichting op te lossen zonder dat op eigen terrein parkeren wordt gerealiseerd. Dit kan bijvoorbeeld wanneer een functiewijziging van een verbouwplan extra parkeerplaatsen vereist die men niet op eigen terrein kan aanleggen. Dan kan de gemeente - middels een collegebesluit - gemotiveerd aangeven dat men van de parkeerplaatsverplichting afwijkt onder voorwaarde van een storting van een bedrag in het parkeerfonds. Een omgevingsvergunning kan pas worden verleend op het moment dat daadwerkelijk de gesommeerde storting in het parkeerfonds is ontvangen.

Van de storting kan de gemeente - in de nabije omgeving (veelal loopafstand) van het bouwplan - de benodigde parkeerplaatsen binnen een met de initiatiefnemer overeen te komen termijn van bijvoorbeeld zeven jaar na ingebruikname van het bouwplan te realiseren in de openbare ruimte. Ook kan de storting worden gebruikt om bijvoorbeeld een gebouwde parkeervoorziening te bouwen.

Jurisprudentie omtrent de afkoopregeling levert een aantal strikte eisen op waaraan de afkoopregeling dient te voldoen. Het belangrijkste daarbij is dat de hoogte van het bedrag in overeenstemming is met de maatregel die de gemeente treft.

Daarnaast dient de gemeente ook daadwerkelijk het geld aan te wenden voor het realiseren van parkeerruimte binnen reële afstand van het betreffende bouwplan (zie hiervoor tabel 4.2). De afkoopsommen dienen dus geoormerkt te worden binnen het parkeerfonds.
Het geld van de afkoopsom heeft een directe relatie met te realiseren parkeerruimte in de openbare ruimte. Daarmee kan een afkoopsom dus ook buiten het centrumgebied een functie vervullen, echter alleen dan wanneer de gemeente daadwerkelijk mogelijkheden ziet parkeerplaatsen aan te leggen.

Om die reden wordt de afkoopsom gedifferentieerd. De aanleg van een maaiveld parkeerplaats kost gemiddeld € 2.500. Een parkeerplaats in een bovengronds gebouwde voorziening kost gemiddeld tussen € 15.000 en € 20.000. Een parkeerplaats in een ondergrondse gebouwde voorziening kost tussen € 30.000 en € 40.000. De mogelijkheid voor een afkoopsom bestaat alleen in die gevallen waar de gemeente daadwerkelijk parkeerplaatsen gaat aanleggen of heeft aangelegd, mits rekening gehouden is met uitbreiding van voorzieningen. Indien de gemeente in geval van een (ver)bouwplan reële mogelijkheden ziet om binnen zeven jaar na realisatie van een (ver)bouwplan parkeerplaatsen te realiseren, bedraagt de afkoopsom 1):

- € 2.500 per niet op eigen terrein gerealiseerde parkeerplaats, indien de compenserende maatregel van de gemeente maaiveld parkeren betreft;
- € 15.000 per niet op eigen terrein gerealiseerde parkeerplaats, indien de compenserende maatregel van de gemeente bovengronds gebouwd parkeren betreft;
- € 30.000 per niet op eigen terrein gerealiseerde parkeerplaats, indien de compenserende maatregel van de gemeente ondergronds gebouwd parkeren betreft.

1. Prijspeil 2014, jaarlijks geïndexeerd met de CBS inflatiecorrectie

Indien de gemeente niet binnen de overeengekomen termijn na ingebruikname van het betreffende bouwplan de overeengekomen parkeerruimte heeft gerealiseerd, wordt de afkoopsom terugbetaald.

Functiewijziging na storting in parkeerfonds
Soms vindt binnen een kort tijdsbestek opnieuw een verbouwaanvraag of functiewijziging plaats, die invloed heeft op de parkeerplaatsverplichting. Het kan zijn dat opnieuw moet worden bekeken of bijstorten in het parkeerfonds mogelijk is.

Het is ook mogelijk dat de parkeerplaatsverplichting van de nieuwe functie lager uitvalt dan bij de bestaande functie. In dat geval kan worden bekeken of restitutie uit het parkeerfonds van toepassing is. Dit wordt als volgt gedaan:

- De gemeente heeft de afgekochte parkeerplaatsen volgens afspraak gerealiseerd: er vindt geen restitutie plaats, omdat het geld is besteed aan het doel waarvoor het was afgedragen.

- De gemeente heeft nog geen parkeerplaatsen gerealiseerd of heeft geen concrete plannen tot het realiseren van de afgekochte parkeerplaatsen binnen de gestelde periode. Er vindt restitutie plaats voor het aantal parkeerplaatsen, die niet nodig zijn voor de invulling van de nieuwe parkeerplaatsverplichting.

4.4.2 Integrale brede belangenafweging bij negatief verkeeradvies

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 bouwaanvraag 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.
- Het invullen van de parkeerplaatsverplichting niet oplosbaar is door te voldoen aan de voorwaarden van de afkoopregeling.

Vrijstelling parkeerplaatsverplichting

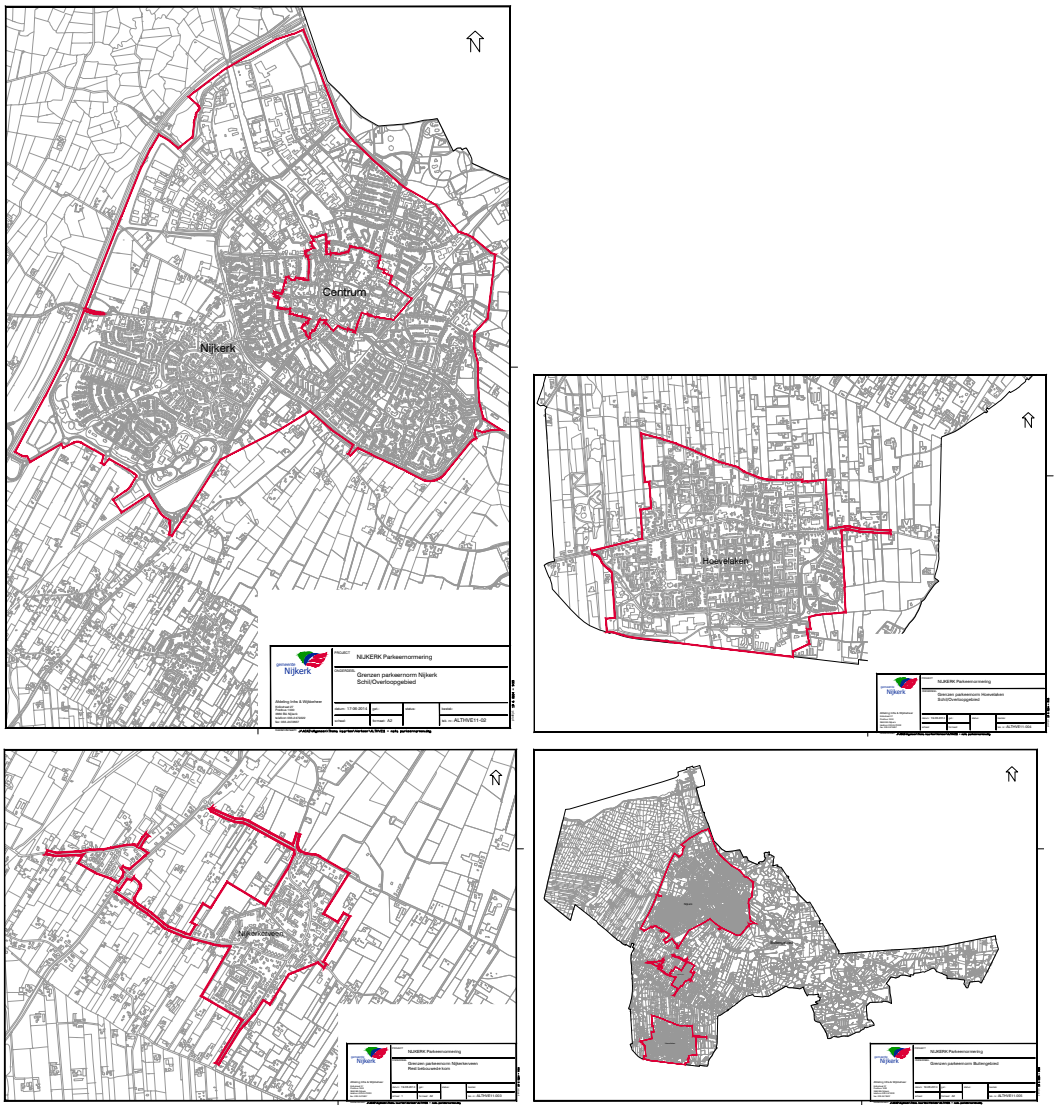
Ondanks een negatief verkeersadvies kan worden afgewogen of een vrijstelling van de parkeerplaatsverplichting vanuit brede algemene afweging te rechtvaardigen is. Bij een negatief verkeersadvies kan in uitzonderlijke gevallen het gemeentebestuur vrijstelling verlenen van de parkeerplaatsverplichting. 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 manier te maken wordt hiervoor een collegebesluit genomen waarin alle aspecten aan de orde komen. Het kan daarbij voorkomen dat het verkeersadvies negatief is en dat het bouwplan toch doorgaat.

5 Parkeernormen en gebiedsindeling

5.1 Gebiedsindeling Nijkerk

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 – 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, schil, overig) van een gebied. Hoe dichter bij het centrum, des te beter is de kwaliteit en het aanbod van overige vervoerswijzen en des te lager dus de parkeernorm.

De stedelijkheidszones centrum en schil die worden gehanteerd zijn in afbeelding 5.1 schematisch in beeld gebracht. Alle overige gebieden binnen de gemeente vallen onder de categorie overig stedelijk gebied (niet op kaart). Gedetailleerdere kaarten zijn in bijlage 2 opgenomen. Als grenzen van de schil zijn de bebouwde komgrenzen aangehouden. Als de bebouwde komgrens onderdeel uitmaakt van een straat, vallen alle huizen aan beide zijden van de straat binnen de schil.
De gemeente Nijkerk valt qua stedelijkheidsgraad - in zijn geheel - in de categorie weinig stedelijk met 996 adressen per vierkante kilometer. Doordat de grens van 1000 adressen per vierkante kilometer (en daarmee de stedelijkheidsgraad matig stedelijk) bijna bereikt is, wordt vanuit het oogpunt van een toekomst vaste nota parkeernormen reeds uitgegaan van de stedelijkheidsgraad ‘Matig stedelijk’. De gemeente Nijkerk kent diverse gebieden die op basis van de stedelijke zone verschillend worden aangeduid.



Afbeelding 5.1 Stedelijkheidszones binnen Nijkerk

Nijkerk Centrum

Omdat het aanbod en de kwaliteit van andere vervoerswijzen in het centrum van de kern Nijkerk hoger is dan in de rest van de gemeente is het aannemelijk dat de modal split (verdeling van verkeersbewegingen over de modaliteiten: auto, openbaar vervoer en langzaam verkeer) in dit deel verschilt van andere gebieden in de gemeente. Daarom gelden er in Nijkerk centrum lagere normen dan voor de andere delen. De exacte normen zijn opgenomen in de parkeernormtabellen van paragraaf 5.2.

Nijkerk: rest bebouwde kom
De overige delen binnen de bebouwde komgrenzen van de kern Nijkerk vallen in een andere stedelijk zone. 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 het gebied buiten het centrum van Nijkerk wordt aangeduid als schil/overloopgebied.

Hoevelaken
Hoevelaken is een dorp dat zich qua omvang en voorzieningenniveau onderscheidt van de overige dorpen in de gemeente. Daarom wordt er in Hoevelaken een hogere stedelijkheidsgraad aangehouden dan in de overige dorpen. Hoevelaken valt in de categorie weinig stedelijk. Het dorp is echter te klein om te kunnen spreken van een centrumgedeelte. Daarom zou voor Hoevelaken de stedelijke zone ‘rest bebouwde kom’ aangehouden kunnen worden. De praktijkervaringen in Nijkerk laten echter zien dat het gebruik van de stedelijke zone ‘schil/overloop’ in Hoevelaken beter aansluit bij de ruimtelijke situatie.

Overige dorpskernen
De dorpen Nijkerkerveen en Holkerveen 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/bedrijvenaanbod. Ook is het aanbod OV laag in deze dorpen. Deze dorpen vallen qua stedelijke zone is ‘rest bebouwde kom’.

Landelijk gebied
Tussen Nijkerk, Hoevelaken en de overige dorpskernen ligt een uitgestrekt landelijk gebied. Dit gebied kenmerkt zich door veel (op afstand van elkaar gelegen) boerderijen en poldergebieden. Het autogebruik is erg hoog en het OV-voorzieningen gebied is laag tot zeer laag te noemen. Dit gebied valt in de stedelijke zone ‘Buitengebied’. Alle gebieden die niet in de genoemde kernen gelegen zijn, vallen in de categorie Buitengebied.

In onderstaande tabel zijn bovenstaande afwegingen nog eens op een rij gezet.

Indeling	**Stedelijkheidsgraad gemeente Nijkerk**	**Stedelijke zones (binnen gemeente Nijkerk)**
Nijkerk Centrumgebied	Matig stedelijk	Centrum
Nijkerk overige gebieden	Matig stedelijk	Schil/Overloopgebied
Hoevelaken	Matig stedelijk	Schil/Overloopgebied
Overige dorpskernen	Matig stedelijk	Rest Bebouwde kom
Buitengebied	Matig stedelijk	Buitengebied

Tabel 5.2 Overzicht stedelijkheidsgraad en stedelijke zones.

5.2 Tabel met parkeernormen

Op basis van de publicatie: '317 - Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' (CROW, oktober 2012), is een lijst met parkeernormen voor de gemeente Nijkerk opgesteld. Hierbij is rekening gehouden met de verschillen die tussen stedelijke zones - zoals deze in tabel 5.2 zijn genoemd - bestaan. Een gelijke functie in het 'centrum' heeft een lagere norm dan dezelfde functie die in 'schil/overloopgebied', 'rest bebouwde kom' of 'buitengebied' is gelegen.

De gemeente Nijkerk kiest binnen de kaders van het parkeerbeleidsplan ervoor om met 'vaste parkeernormen' te werken (zonder bandbreedte). Dit biedt duidelijkheid voor alle belanghebbenden die met parkeernormen de betreffende parkeereis moeten berekenen. Bij de realisatie van nieuwe functies is het belangrijk om te voorzien in voldoende parkeerplaatsen (vraagvolgend). In bestaande situaties zorgt de BBBB-benadering voor verbetering van het woon- en leefklimaat. In deze nota parkeernormen wordt daarom uitgegaan van de maximale kencijfers zoals beschreven in publicatie 317 van het CROW.

Afwijken van de parkeernorm is alleen in uitzonderingsgevallen mogelijk door middel van een gemotiveerd Collegebesluit, al dan niet ambtelijk gemandateerd. In onderstaande tabellen zijn de parkeernormen per hoofdfunctie weergegeven.

Hoofdfunctie Wonen

Parkeernormen Nijkerk	Stedelijke zone						
Functie	Eenheid	Nijkerk		Dorpen		Buitengebied	
		Centrum Nijkerk	overige gebieden Nijkerk	Hoevelaken	Overige dorpskernen	Buitengebied	Aandeel bezoekers per woning
Woning vrijstaand	woning	1,7	1,8	2,2	2,2	2,2	0,3
Woning twee-onder-een-kap	woning	1,5	1,7	1,9	1,9	1,9	0,3
Woning rijtjeswoning	woning	1,3	1,5	1,7	1,7	1,7	0,3
Woning appartement	woning	1,3	1,5	1,7	1,7	1,7	0,3
Serviceflat/aanleunwoning	woning	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,3
Kamerverhuur	kamer	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,2

Hoofdfunctie Werk

Parkeernormen Nijkerk	Stedelijke zone						
Functie	Eenheid	Nijkerk		Dorpen		Buitengebied	
		Centrum Nijkerk	overige gebieden Nijkerk	Hoevelaken	Overige dorpskernen	Buitengebied	Aandeel bezoekers per woning
kantoor (zonder baliefunctie)	100 m2 bvo	1,8	2,2	2,2	2,3	2,8	5%
kantoor (met baliefunctie) commerciële dienstverlening	100 m2 bvo	2,3	2,6	2,6	3,1	3,8	20%
bedrijf arbeidsintensief/ bezoekersextensief (bijv. industrie)	100 m2 bvo	1,8	2,2	2,2	2,6	2,6	5%
bedijf arbeidsextensief/ bezoekersextensief (bijv. loods)	100 m2 bvo	0,9	1,1	1,1	1,3	1,3	5%
bedrijfsverzamelgebouw	100 m2 bvo	1,5	1,8	1,8	2,1	2,2	5%

Hoofdfunctie Winkel

Parkeernormen Nijkerk	Stedelijke zone						
Functie	Eenheid	Nijkerk		Dorpen		Buitengebied	
		Centrum Nijkerk	overige gebieden Nijkerk	Hoevelaken	Overige dorpskernen	Buitengebied	Aandeel bezoekers per woning
supermarkt	100 m2 bvo	4,0	4,0	4,0	4,0	nvt	85%
groothandel in levensmiddelen	100 m2 bvo	nvt	7,4	7,4	7,4	nvt	80%
binnenstad of hoofdwinkelcentrum (20.000 - 30.000 inwoners)	100 m2 bvo	3,8	nvt	nvt	nvt	nvt	82%
buurt- en dorpscentrum	100 m2 bvo	nvt	4,1	4,1	4,7	nvt	72%
wijkcentrum (klein)	100 m2 bvo	nvt	4,7	4,7	5,5	nvt	76%
wijkcentrum (gemiddeld)	100 m2 bvo	nvt	5,4	5,4	6,1	nvt	79%
wijkcentrum (groot)	100 m2 bvo	nvt	5,8	5,8	6,7	nvt	81%
stadsdeelcentrum	100 m2 bvo	nvt	6,2	6,2	7,3	nvt	85%
weekmarkt	m1 kraam	0,24	0,24	0,24	0,24	nvt	85%
kringloopwinkel	100 m2 bvo	nvt	1,5	1,5	2,1	2,5	89%
bruin- en witgoedzaken	100 m2 bvo	4,7	6,6	6,6	8,6	10	92%
woonwarenhuis/woonwinkel	100 m2 bvo	1,5	1,9	1,9	2,1	2,2	91%
woonwarenhuis (zeer groot)	100 m2 bvo	nvt	nvt	nvt	5,8	5,9	95%
meubel/woonboulevard	100 m2 bvo	nvt	2,3	2,3	2,6	nvt	93%
winkelboulevard	100 m2 bvo	nvt	4	4	4,4	nvt	94%
outletcentrum	100 m2 bvo	nvt	10,2	10,2	11,1	11,4	94%
bouwmarkt	100 m2 bvo	nvt	2,1	2,1	2,6	2,7	87%
tuin-, groencentrum	100 m2 bvo	nvt	2,5	2,5	2,8	3,1	89%

Hoofdfunctie horeca en (verblijfs)recreatie

Parkeernormen Nijkerk	Stedelijke zone						
Functie	Eenheid	Nijkerk		Dorpen		Buitengebied	
		Centrum Nijkerk	overige gebieden Nijkerk	Hoevelaken	Overige dorpskernen	Buitengebied	Aandeel bezoekers per woning
camping (kampeerterrein)	standplaats	nvt	nvt	nvt	nvt	1,3	90%
bungalowpark (huisjescomplex)	bungalow	nvt	nvt	nvt	1,8	2,2	91%
Hotel / Pension	kamer	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	77%
café/bar/cafetaria	100 m2 bvo	6,0	6,0	6,0	7,0	nvt	90%
restaurant	100 m2 bvo	10,0	10,0	10,0	14,0	nvt	80%
discotheek	100 m2 bvo	8,9	15,9	15,9	22,8	22,8	99%
evenementenhal, beursgebouw, congresgebouw	100 m2 bvo	7,0	8,0	8,0	11,0	nvt	99%

Hoofdfunctie onderwijs

Parkeernormen Nijkerk	Stedelijke zone						
Functie	Eenheid	Nijkerk		Dorpen		Buitengebied	
		Centrum Nijkerk	overige gebieden Nijkerk	Hoevelaken	Overige dorpskernen	Buitengebied	Aandeel bezoekers per woning
kinderdagverblijf (excl. kiss ride)	per 100 m2 bvo	1,1	1,3	1,3	1,5	1,6	0%
basisonderwijs (excl. kiss & ride)	per leslokaal	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	
middelbare school	per 100 leerlingen	4,7	5,5	5,5	5,9	5,9	11%
ROC	per 100 leerlingen	5,7	6,4	6,4	6,8	6,9	7%
hogeschool	per 100 studenten	11,3	12,0	12,0	12,7	12,9	72%
universiteit	per 100 studenten	15,2	17,2	17,2	18,5	18,8	48%
avondonderwijs	per 10 studenten	5,5	6,6	6,6	7,8	11,5	95%

Hoofdfunctie gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen

Parkeernormen Nijkerk	Stedelijke zone						
Functie	Eenheid	Nijkerk		Dorpen		Buitengebied	
		Centrum Nijkerk	overige gebieden Nijkerk	Hoevelaken	Overige dorpskernen	Buitengebied	Aandeel bezoekers per woning
huisartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	2,3	2,7	2,7	3,2	3,5	57%
apotheek	per apotheek	2,5	3,0	3,0	3,4	nvt	45%
fysiotherapiepraktijk	per behandelkamer	1,5	1,7	1,7	2,0	2,2	57%
consultatiebureau	per behandelkamer	1,6	1,8	1,8	2,1	2,5	50%
consultatiebureau voor ouderen	per behandelkamer	1,4	1,7	1,7	2,0	2,3	38%
tandartsenpraktijk	per behandelkamer	1,8	2,2	2,2	2,6	2,9	47%
gezondheidscentrum	per behandelkamer	1,8	2,1	2,1	2,4	2,7	55%
ziekenhuis	per 100 m2 bvo	1,5	1,7	1,7	1,8	2,1	29%
crematorium	per (deels) gelijktijdige plechtigheid	nvt	35,1	35,1	35,1	35,1	99%
begraafplaats	per (deels) gelijktijdige plechtigheid	nvt	36,6	36,6	36,6	36,6	97%
penitentiaire inrichting	per 10 cellen	1,9	2,4	2,4	3,5	3,9	37%
religiegebouw	per zitplaats	0,2	0,2	0,2	0,2	nvt	
verpleeg- en verzorgingstehuis	per wooneenheid	0,7	0,7	0,7	0,7	nvt	60%

Hoofdfunctie sport, cultuur en ontspanning

Parkeernormen Nijkerk	Stedelijke zone						
Functie	Eenheid	Nijkerk		Dorpen		Buitengebied	
		Centrum Nijkerk	overige gebieden Nijkerk	Hoevelaken	Overige dorpskernen	Buitengebied	Aandeel bezoekers per woning
biblioheek	100 m2 bvo	0,7	1,0	1,0	1,4	1,6	97%
museum	100 m2 bvo	0,7	0,9	0,9	1,2	nvt	95%
bioscoop	100 m2 bvo	4,2	9,0	9,0	12,2	14,7	94%
filmtheater/filmhuis	100 m2 bvo	3,6	6,3	6,3	8,9	10,9	97%
theater/schouwburg	100 m2 bvo	8,9	9,5	9,5	11,3	13,5	87%
musicaltheater	100 m2 bvo	3,4	3,9	3,9	4,5	5,6	86%
casino	100 m2 bvo	6,2	6,6	6,6	7,0	8,5	86%
bowlingcentrum	per baan	2,1	2,8	2,8	3,3	3,3	89%
biljart-en snookercentrum	per tafel	1,1	1,4	1,4	1,6	2,0	87%
danstudio	100 m2 bvo	2,1	4,4	4,4	6,0	7,9	93%
fitnessstudio/sportschool	100 m2 bvo	1,9	3,9	3,9	5,3	7,0	87%
fitnesscentrum	100 m2 bvo	2,2	5,0	5,0	6,8	7,9	90%
wellnesscentrum (thermen etc.)	100 m2 bvo	nvt	nvt	nvt	9,8	10,8	99%
sauna, hammam	100 m2 bvo	3,0	5,1	5,1	7,2	7,8	99%
sporthal	100 m2 bvo	1,8	2,4	2,4	3,1	3,7	96%
sportzaal	100 m2 bvo	1,4	2,2	2,2	3,0	3,8	94%
tennishal	100 m2 bvo	0,4	0,5	0,5	0,6	0,6	87%
squashhal	100 m2 bvo	1,7	2,5	2,5	2,8	3,3	84%
zwembad overdekt	per 100 m2 bassin	nvt	11,7	11,7	12,5	14,3	97%
zwembad openlucht	per 100 m2 bassin	nvt	11,1	11,1	13,9	16,8	99%
zwemparadijs	100 m2 bvo	nvt	nvt	nvt	12,5	nvt	
sportveld	per ha netto terrein	27,0	27,0	27,0	27,0	27,0	95%
stadion	per zitplaats	0,2	0,2	0,2	0,2	nvt	99%
kunstijsbaan < 400 meter	100 m2 bvo	1,5	1,8	1,8	2,1	2,3	98%
kunstijsbaan 400 meter	100 m2 bvo	nvt	2,5	2,5	2,8	3,0	98%
ski- en snowboardhal	per 100 m2 sneeuw exclusief oefenpistes	nvt	nvt	nvt	5,7	nvt	
jachthaven	per ligplaats	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	
golfoefencentrum	per centrum	nvt	nvt	nvt	53,1	58,2	93%
golfbaan (18 holes)	per 18 holes	nvt	nvt	nvt	106,0	128,3	98%
indoorspeeltuin (klein, gemiddeld)	100 m2 bvo	5,6	6,4	6,4	7,2	7,6	97%
indoorspeeltuin (groot)	100 m2 bvo	6,2	7,1	7,1	8,1	8,6	98%
indoorspeeltuin (zeer groot)	100 m2 bvo	5,4	6,4	6,4	7,3	7,9	98%
manege (paardenhouderij)	per box	nvt	nvt	nvt	nvt	0,5	90%
dierenpark	per ha netto terrein	12,0	12,0	12,0	12,0	12,0	99%
attractie- en pretpark	per ha netto terrein	12,0	12,0	12,0	12,0	12,0	99%
volkstuin	per 10 tuinen	nvt	1,4	1,4	1,5	1,6	100%
plantentuin (botanische tuin)	per gem. tuin	nvt	27,5	27,5	30,5	nvt	

5.3 Aanwezigheidspercentages

Bij de berekening van de parkeerplaatsverplichting wordt bij gebiedsontwikkeling gebruik gemaakt van aanwezigheidspercentages. Bij meerdere functies kan er namelijk sprake zijn van een verschillend patroon van tijden waarop gebruikers, of bewoners aanwezig zijn. Zo is de parkeerdruk bij woningen bijvoorbeeld vooral 's avonds en 's nachts groot. Overdag ligt de aanwezigheid lager, omdat een groot deel van de bewoners met de auto naar het werk gaat. Dit biedt mogelijkheden om andere functies (bijvoorbeeld een kantoor) deze ruimte te laten benutten. Zo kan dubbelgebruik van parkeerplaatsen plaatsvinden.

De aanwezigheidspercentages zijn ontleend aan publicatie: '317 - Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' (CROW, oktober 2012). Als de volledige parkeerbehoefte van een functie gedurende een periode volledig aanwezig is geldt een aanwezigheidspercentage van 100%.

Aanwezigheidspercentages (dubbelgebruik parkeervoorzieningen)

Functies	werkdagochtend	werkdagmiddag	werkdagavond	koopavond	werkdagnacht	zaterdagmiddag	zaterdagavond	zondagmiddag
woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	0%	0%
supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	0%
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
sportfuncties buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
bioscoop/theater/podium	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
sociaal medisch: arts/maatschap/therapeut/ consultatiebureau	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
verpleeg- of verzorgingstehuis/aanleun-woning/verzorgingsflat	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
ziekenhuispatiënten inclusief bezoekers	60%	100%	60%	60%	5%	60%	60%	60%
ziekenhuis medewerkers	75%	100%	40%	40%	25%	40%	40%	40%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%

Invulschema bepaling parkeerplaatsverplichting

Om het dubbelgebruik te kunnen bepalen is een digitaal invulschema opgesteld, waarmee de parkeerplaatsverplichting wordt vastgesteld. Hierbij wordt door middel van aanwezigheidspercentages het mogelijke dubbelgebruik bij meerdere functies mee genomen. Dit gebeurt voor de volgende te onderscheiden perioden door de dag:

werkdagen:

- werkdag overdag;
- werkdagmiddag;
- werkdagavond;
- werkdagnacht;
- koopavond;
- werkdagnacht.

weekend dagen:

- zaterdagmiddag;
- zaterdagavond;
- zondag middag.

Voor de bovenstaande perioden wordt berekend hoe groot het benodigde aantal parkeerplaatsen is voor het te realiseren bouwplan. De periode, die de grootste totale parkeerplaatsverplichting oplevert, is uiteindelijk maatgevend voor de eis die aan het bouwplan wordt gesteld.

5.4 Halen en brengen bij scholen en dagverblijven: Kiss and Ride

Het met de auto halen en brengen van kinderen naar kinderdagverblijven en basisscholen heeft door de steeds grotere groep tweeverdieners een vlucht genomen. Hierdoor is ook de behoefte ontstaan om bij nieuwe ontwikkelingen parkeerplaatsen aan te leggen, om ook deze parkeerders te kunnen faciliteren en parkeeroverlast bij schoolomgevingen te voorkomen.

In de parkeernormen tabellen - in deze Nota - is alleen een norm opgenomen voor het parkeren van medewerkers van een basisschool, peuterspeelzaal en een buiten schoolse opvang. Er is geen parkeernorm voor bezoekers of het halen en brengen van kinderen van deze voorzieningen opgesteld.

In bijlage 2 is een richtlijn opgenomen hoe met het halen en brengen bij scholen, peuterspeelzalen en buiten schoolse opvang kan worden omgegaan. Aan de hand van de formules uit deze richtlijn kan aanvullende parkeerruimte voor het halen en brengen worden gerealiseerd. Bij de formules wordt rekening gehouden met het aantal leerlingen, het percentage van leerlingen dat met de auto wordt gebracht en de gemiddelde parkeerduur die tijdens het halen en brengen wordt gebruikt. Deze richtlijn is conform de landelijk gehanteerde richtlijnen die hiervoor bestaan.

5.5 Actualisatie parkeernormen en aanwezigheidspercentages

Elke vijf jaar wordt een actualisatie gehouden van de parkeernormen en de aanwezigheidspercentages. Dit maakt het mogelijk om in te spelen op maatschappelijke ontwikkelingen. Herijking kan bijvoorbeeld nodig zijn omdat het autobezit per huishouden, of de samenstelling van de bevolking wellicht wijzigt. De geactualiseerde normen en aanwezigheidspercentages zullen door het gemeentebestuur worden vastgesteld.

Bijlagen

1 Algemene opmerkingen / definities

Afmetingen De ruimten voor het parkeren van auto's moeten afmetingen hebben, die zijn afgestemd op gangbare personenauto's. Aan deze eis wordt geacht te zijn voldaan indien de afmetingen van bedoelde parkeerruimten in het geval van lengterichting aan het trottoir (langsparkeren) bij een manoeuvreerruimte van minimaal 3 meter ten minste 1,80 meter breed bij 5,50 meter lang zijn. In het geval van haaksparkeren de afmetingen ten minste 2,30 meter breed bij 5,00 meter lang zijn (of 4,50 meter lang met 0,50 meter overstek). Voor zowel langs- als haaksparkeren de afmetingen ten hoogste 3,25 meter breed bij 6,00 meter lang zijn.

De afmetingen van een gereserveerde parkeerruimte voor een gehandicapte bij lengterichting aan een trottoir zijn ten minste 3,50 meter breed bij 6,00 meter lang. Bij haaksparkeren met een uitstapstrook langs het parkeervak geldt een afmeting van ten minste 3 meter breed (zonder uitstapstrook ten minste 3,50 meter breed en ten minste 5 meter lang).

Algemeen	p.p.	parkeerplaats
Wonen	Woning vrijstaand-2/1kap-rij	zowel koop als huur
	Serviceflat / aanleunwoning	zelfstandige woning met beperkte zorgvoorzieningen
Winkelen	Bvo	bruto vloeroppervlak
	Vvo	verkoop (netto) vloeroppervlak 100 m² bvo = 60-80 vvo
	Grootschalige detailhandel	winkelformules die vanwege de omvang en aard van het assortiment een groot oppervlak nodig hebben en welke bij voorkeur gelegen zijn op perifere locaties
	Markt	1 m' marktkraam = 6 m2 bvo (indien geen parkeren achter kraam dan + 1,0 pp per standhouder extra)
	Gymlokaal	gymlokalen zonder avondfunctie: parkeervraag = 0
	Sporthal (binnen)	bij sporthal met wedstrijdfunctie: + 0,1 p.p. per bezoekersplaats

Onderwijs	Arbeidsplaats	maximaal gelijktijdig aanwezige werknemers
	Leslokaal	circa 30 zitplaatsen
	Basisonderwijs	exclusief Kiss&Ride
	Crèche/peuterspeelzaal/kinderdag-verblijf	exclusief Kiss&Ride
Gezondheids-zorg	Verpleeg-/ verzorgingstehuis	niet zelfstandige woning met zorg-voorzieningen
	Ziekenhuis	bij vaste bezoektijden bovengrens hanteren (de gegeven zijn minimum)
	Arts/maatschap/therapeut/ consultatiebureau	minimum van 3 p.p. per praktijk
	Arts/maatschap/therapeut/ consultatiebureau	huisartsenpost ook in avond parkeer-vraag
Leisure	Sporthal	bij sporthal met wedstrijdfunctie: +0,15 p.p. per bezoekersplaats

Bij de parkeernormentabel zijn de volgende aanvullende toepassingsregels opgesteld:

- Behandelkamers artsen en therapeuten: In afwijking tot de CROW kencijfers heeft de gemeente Nijkerk - in de kadernotitie Parkeernormen en parkeerfonds - gekozen om rekening te houden met schaalvoordelen als meerdere artsen zich bij elkaar vestigen. Dit conform de beleidslijn uit de Notitie Parkeernormen en parkeerfonds (zie hoofdstuk 2, paragraaf 2.3).
- Het CROW parkeerkencijfer voor de functie hotel heeft geleid tot een parkeernorm voor hotels en pension functies, omdat deze een zelfde gebruik kennen.

2 Halen-brengen bij scholen / dagverblijven

Halen en brengen bij scholen

Het aantal parkeerplaatsen ten behoeve van Kiss and Ride wordt als volgt berekend:
De percentages en reductiefactoren uit de formule zijn terug te vinden in tabel 3.2

Onderbouw (groep 1 tot en met 3)
Aantal leerlingen x % leerlingen auto halen en brengen x reductiefactor parkeerduur x reductiefactor aantal kinderen

Bovenbouw groep 4 tot en met 8
Aantal leerlingen x % leerlingen auto halen en brengen x reductiefactor parkeerduur x reductiefactor aantal kinderen.

Halen en brengen bij kinderdagverblijven en BSO

Kinderdagverblijf en Buitenschoolse Opvang
Aantal leerlingen x % leerlingen auto halen en brengen x reductiefactor parkeerduur x reductiefactor aantal kinderen.

Doelgroep	% halen en brengen met de auto	Reductiefactor parkeerduur	Reductiefactor aantal kinderen per auto
groep 1 t/m 3	30-60%	0,5	0,75
groep 4 t/m 8	5-40%	0,25	0,85
kinderdagverblijf	50-80%	0,25	0,75

tabel bijlage 1: input gegeven t.b.v. berekening halen en brengen



Mobycon beweegt met u mee

Hoofdkantoor: Delft t (015) 214 78 99 f (015) 214 79 02
Regiokantoor Noord: Zwolle t (038) 422 57 80 f (038) 421 68 70
Regiokantoor Zuid: Rosmalen t (073) 523 10 65 f (073) 523 10 70
info@mobycon.nl
www.mobycon.nl

Buro SRO
stedenbouw + ruimtelijke ordening + ontwikkelingsmanagement

`t Goylaan 11
3525 AA Utrecht
030 2679198
www.buro-sro.nl

BTK nummer: NL8187.16.071.B01
KvK nummer: 30232281
Rekeningnr.: 1421.54.024 t.n.v. Buro SRO B.V.

buro-sro.nl

stedenbouw + ruimtelijke ordening + ontwikkelingsmanagement