gemeente Houten



Nota Parkeernormen Houten

Inhoudsopgave

1. Inleiding 3

2. Basis voor parkeernormering 4
   - 2.1 Parkeerkencijfers CROW als basis 4
   - 2.2 Gebiedsindeling 4
   - 2.3 Bandbreedte CROW versus parkeernorm 5
   - 2.4 Parkeernormen auto 5
   - 2.5 Parkeernormen fiets 6

3. Toepassingskader 7
   - 3.1 Berekenen parkeerbehoefte 8
   - 3.2 Bepalen afwijkingsmogelijkheden parkeernormering 9
   - 3.3 Confronteren parkeerbehoefte met geplande parkeeraanbod 11
   - 3.4 Onderbouwen parkeeroplossing 13
   - 3.5 Indienen vergunningaanvraag 14
   - 3.6 Toetsen aanvraag en (juridisch) vastleggen van afspraken 14
   - 3.7 Overgangsregeling 15

Bijlage A. Gebiedsindeling 16

Bijlage B. Parkeernormen auto 17

Bijlage C. Parkeernormen fiets 24

Bijlage D. Aanwezigheids-percentages 27

Bijlage E. Rekenvoorbeelden 28

Bijlage F. Kwaliteitseisen fietsparkeervoorzieningen 29

1. Inleiding

In de Parkeervisie Houten 2021 zijn verschillende instrumenten benoemd die op parkeergebied beschikbaar zijn. Eén van die instrumenten is het realiseren van voldoende parkeerplaatsen bij ruimtelijke ontwikkelingen. Voorliggende Nota Parkeernormen is een nadere uitwerking van dit instrument naar een toetsingskader, dat zorg moet dragen voor een evenwichtige balans in de vraag naar en het aanbod van parkeerplaatsen.

De Nota Parkeernormen is van toepassing bij nieuw- en verbouwplannen (ruimtelijke ontwikkelingen) waarvoor een bestemmingsplanwijziging of omgevingsvergunning verplicht is. Wanneer een bestemmingsplanwijziging of omgevingsvergunning wordt aangevraagd, toetst de gemeente Houten of in het plan voldoende parkeergelegenheid voor auto en fiets is voorzien conform de Nota Parkeernormen.

De gemeente Houten wil zo efficiënt mogelijk omgaan met de schaarse publieke ruimte en tegelijkertijd bijdragen aan de leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit in Houten. Het uitgangspunt is daarom dat ruimtelijke ontwikkelingen moeten voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor auto en fiets op eigen terrein. Parkeeroverlast in de omgeving als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen dient te worden voorkomen. Houten sorteert daarbij voor op een duurzame toekomst, onder andere door het stellen van fietsparkeernormen en kwaliteitseisen aan fietsvoorzieningen. Door te borgen dat aan het begin en het einde van verplaatsingen per fiets de parkeervoorzieningen goed op orde zijn, is en blijft de fiets een goed alternatief voor de auto.



Fiets- en autoparkeren organiseren bij nieuwbouw.

2. Basis voor parkeernormering

Bij het formuleren van de parkeernormen is het van belang dat deze recht doen aan de plaatselijke situatie. Dit betekent dat binnen de gemeente Houten verschillende parkeernormen voor dezelfde functie kunnen gelden, afhankelijk van de locatie van de functie. In dit hoofdstuk zijn verschillende uitgangspunten opgenomen die aan de basis liggen van de auto- en fietsparkeernormen van de gemeente Houten.

2.1 Parkeerkencijfers CROW als basis

De gemeente Houten kiest voor de meest recente parkeerkencijfers van CROW als basis voor de gemeentelijke parkeernormering. Dit zijn op de praktijk gebaseerde kencijfers die een inschatting geven van de werkelijk te verwachten toekomstige parkeerbehoefte. Wanneer CROW haar parkeerkencijfers voor auto en/of fiets actualiseert, maakt de gemeente Houten de afweging of zij deze wil volgen of niet.
Voor woonfuncties is uitgegaan van de indeling van de Nota Parkeernormen Houten 2013 (op basis van woninggrootte), aangezien deze indeling in praktijk goed bleek te werken.

2.2 Gebiedsindeling

In de parkeerkencijfers van CROW[1] wordt onderscheid gemaakt naar de mate van stedelijkheid en ligging in de stedelijke zone. Op basis van deze uitgangspunten is een op Houten toegespitste gebiedsindeling gemaakt. Per gebied verschilt de hoogte van de parkeernorm, afhankelijk van het autobezit, het autogebruik en de bereikbaarheid met alternatieve vervoerswijzen, zoals het openbaar vervoer.

Mate van stedelijkheid

De stedelijkheidsgraad wordt bepaald aan de hand van de omgevingsadressendichtheid (adressen per vierkante kilometer, CBS). Binnen de gemeente Houten kent de kern Houten de stedelijkheidsgraad sterk stedelijk, de overige kernen kennen de stedelijkheidsgraad weinig stedelijk. Het buitengebied is op basis van de omgevingsadressendichtheid te typeren als niet stedelijk.

Stedelijke zone

CROW onderscheid vier stedelijke zones: centrum, schil, rest bebouwde kom en buitengebied. De stedelijke zone schil betreft het invloedsgebied van een centrum, gegeven de beperkte schaalgrootte is dit in Houten niet van toepassing. In de gemeente Houten is dan ook onderscheid gemaakt naar drie stedelijke zones:
centrum, rest bebouwde kom en buitengebied (inclusief overig bebouwde kom). Het centrum van Houten en Houten Castellum vallen beiden in de stedelijke zone centrum. Deze beide centra kennen een eigen voorzieningenaanbod en een vergelijkbare centrale ligging en bereikbaarheid met auto, fiets en openbaar vervoer. Het Oude Dorp wordt voor de gebiedsindeling van de parkeernormen niet als centrumgebied beschouwd maar als rest bebouwde kom, vanwege de minder goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer. De rest van de bebouwde kom van de kern Houten valt in de stedelijk zone rest bebouwde kom. Het gebied buiten de kern Houten valt in zijn in geheel in de stedelijke zone buitengebied (inclusief overig bebouwde kom).

[1] Voor autoparkeren: 'Toekomstbestendig parkeren – van parkeerkencijfers naar parkeernormen', publicatie 381, 2018, CROW. Voor fietsparkeren 'Fietsparkeerkencijfers 2019, Utrecht, maart 2020.'

Gebiedsindeling

Tabel 2.1 geeft de toepassing van de CROW uitgangspunten voor gebiedsindeling voor auto- en fietsparkeren in de gemeente Houten weer. Een kaart met de gebiedsindeling is opgenomen in bijlage A.

Gebied	Autoparkeren	Fietsparkeren
Houten centrum en Houten Castellum	Sterk stedelijk, centrum	Centrum
kern Houten excl. centrumgebieden	Sterk stedelijk, rest bebouwde kom	Rest bebouwde kom
Tull en 't Waal, 't Goy, Schalkwijk en buitengebied*	Weinig stedelijk, buitengebied (incl. Overig bebouwde kom)	Buitengebied

** Hoewel de stedelijkheidsgraad tussen de kernen en het buitengebied verschilt, zijn deze gebieden samengevoegd tot één gebied, omdat de parkeerkencijfers voor de stedelijke zone buitengebied voor elke stedelijkheidsgraad gelijk is.*

Tabel 2.1 – Toepassing CROW-indeling in Houten.

2.3 Bandbreedte CROW versus parkeernorm

De parkeerkencijfers van CROW geven een bandbreedte weer. Om te bepalen welke waarde binnen de bandbreedte als parkeernorm geldt, is het autobezit, autogebruik en fietsgebruik in Houten in beschouwing genomen. Het autobezit en autogebruik binnen de gemeente Houten sluit aan bij het landelijke gemiddelde van kernen met een vergelijkbare stedelijkheidgraad. Daarom geldt voor de autoparkeernormen de gemiddelde waarde van de CROW-parkeerkencijfers, naar boven afgerond op één decimaal, als uitgangspunt.

Het fietsgebruik in de gemeente Houten ligt hoger dan in kernen met een vergelijkbare stedelijkheidsgraad. Daarom is, passend bij Houten als dé Fietsstad van Nederland, voor de fietsparkeernormen gekozen om de bovenzijde van de bandbreedte te hanteren als parkeernorm.

Parkeernorm als minimumwaarde

De gemeente Houten hanteert haar parkeernormen als minimumwaardes om een goede parkeeroplossing over een langere periode te borgen. De hoogte van de minimumwaarde is zo bepaald dat hiermee voor een gedegen parkeeroplossing wordt gezorgd en geen parkeeroverlast in de omgeving wordt veroorzaakt. Minimum betekent dat ten minste het aantal aangegeven auto- en fietsparkeerplaatsen gerealiseerd moet worden. Er is geen maximum gesteld aan het aantal te realiseren auto- en fietsparkeerplaatsen.

2.4 Parkeernormen auto

In bijlage B zijn de autoparkeernormen opgenomen, afgeleid van de parkeerkencijfers van CROW. De parkeernormen zijn een weergave van de veelvoorkomende praktijk. Soms hebben dezelfde functies toch een heel ander mobiliteitsgedrag, de parkeernorm kan dan niet passen bij die specifieke functie. In hoofdstuk 3 wordt nader ingegaan op de mogelijkheden om af te wijken van de gemeentelijke parkeernormen.

De parkeernormen zijn opgebouwd uit een gebruikers- en een bezoekersdeel. In de tabellen waarin de parkeernormen voor de verschillende functies zijn opgenomen, is naast naar de volledige parkeernorm, het aandeel bezoekers inzichtelijk gemaakt. Dit aandeel is onder andere relevant indien parkeervoorzieningen bij een functie niet openbaar toegankelijk zijn, parkeerplaatsen voor bezoekers dienen namelijk altijd voor die bezoekers toegankelijk te zijn.

In afwijking op de CROW-parkeerkencijfers zijn voor woonfuncties de parkeernormen gekoppeld aan de grootte van de woningen en aard van de bewoning.[2] Hiervoor is gekozen, omdat de grootte van

[2] CROW maakt onderscheid naar huur- en koopwoningen en naar grondgebonden woningen en appartementen.

de woningen met name bepalend is voor het aantal bewoners en het autobezit en deze indeling (gehanteerd in de Nota Parkeernormen Houten 2013) in praktijk goed blijkt te werken.

2.5 Parkeernormen fiets

Het is van belang om bij ruimtelijke ontwikkelingen ook te voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor fietsen. Waarbij ook de kwaliteit van fietsparkeervoorzieningen belangrijk is (zie paragraaf 3.3).Bij de aanvraag van een omgevingsvergunning dient daarom ook de parkeerbehoefte voor fietsers inzichtelijk te zijn gemaakt. Hierbij is onderscheid gemaakt naar woonfuncties en niet-woonfuncties.

Woonfuncties

Voor woonfuncties stelt het Bouwbesluit (artikel 4.31) een afsluitbare bergruimte om fietsen of scootmobielen op te bergen voor bewoners verplicht. De gemeente Houten stelt, in navolging van verschillende andere gemeenten, dat bij appartementsgebouwen een gemeenschappelijke fietsenberging in combinatie met een inpandige berging als gelijkwaardig aan een individuele fietsenberging conform het Bouwbesluit wordt beschouwd. De eisen om te voldoen aan het gelijkwaardigheidsprincipe zijn opgenomen in bijlage C.

Niet-woonfuncties

Voor niet-woonfuncties is geen verplichting wat betreft fietsparkeren opgenomen in het Bouwbesluit. Voor het bepalen van de fietspakeerbehoefte bij deze functies gelden dan ook parkeernormen gebaseerd op de maximum fietsparkeerkencijfers van CROW. Deze kencijfers geven een overzicht van de belangrijkste functies met een richtlijn voor het aantal benodigde fietsparkeerplaatsen. Er kan gemotiveerd worden afgeweken van deze richtlijnen. Op basis van de door de initiatiefnemer aangedragen argumenten en overwegingen toetst de gemeente de geloofwaardigheid van de parkeeroplossing. Aandachtspunten bij deze toetsing zijn enerzijds de impact en grootte van de parkeerbehoefte en anderzijds de inpassing van de parkeeroplossing. In beginsel dient de fietsparkeerbehoefte op eigen terrein te worden opgelost. Waarbij voor de vaste gebruikers (bewoners en medewerkers) de voorzieningen afgesloten en overdekt moeten zijn. Voor bezoekers dienen de fietsparkeervoorzieningen vrij toegankelijk te zijn.

De fietsparkeernormen van toepassing op Houten zijn opgenomen in bijlage C.



Fietsparkeernormen dragen bij aan prettige leefomgeving.

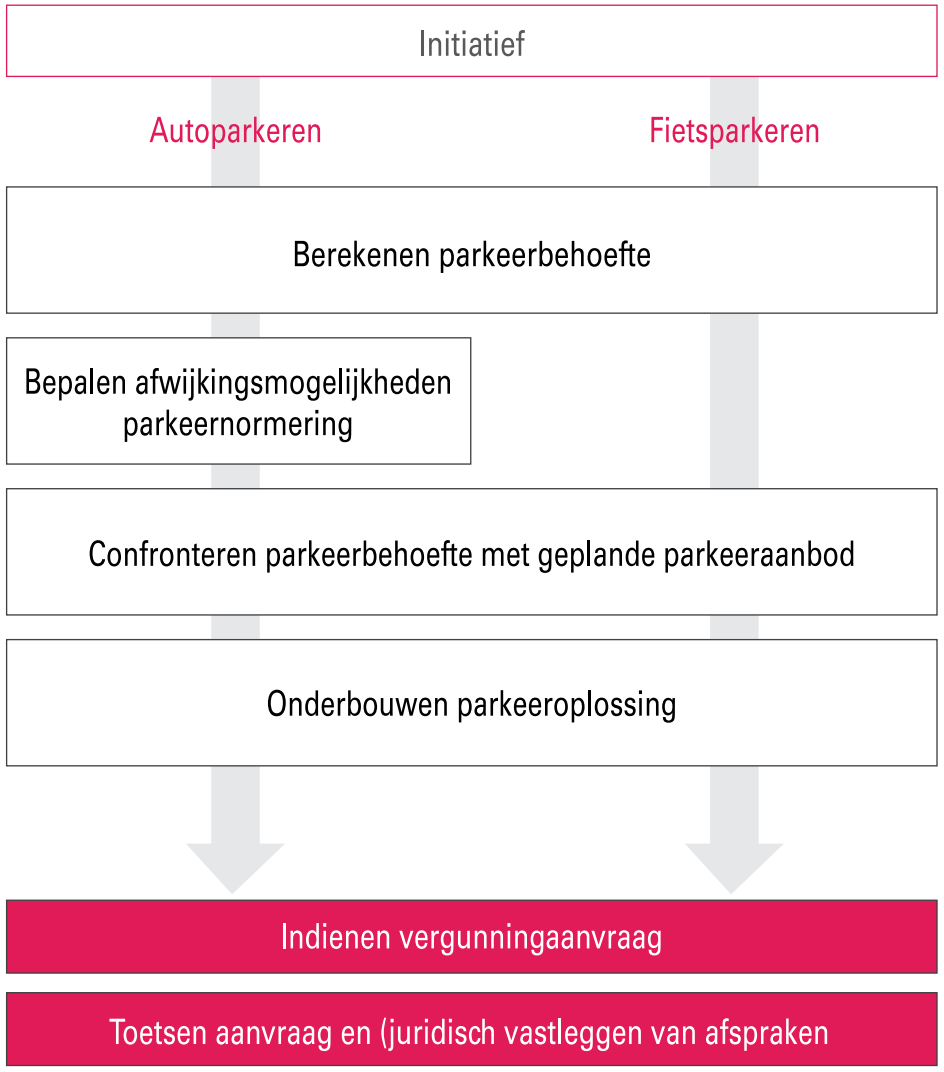
3. Toepassingskader

Het is aan de initiatiefnemer van een ruimtelijke ontwikkeling om de parkeerbehoefte voor de ontwikkeling inzichtelijk te maken. Op basis van de door de initiatiefnemer aangedragen argumenten en overwegingen toetst de gemeente de vergunningaanvraag. Dit geldt zowel voor het auto- als het fietsparkeren. Figuur 3.1 geeft het stappenplan weer dat hierbij wordt gevolgd. Het volgen van dit stappenplan heeft als doel om te komen tot een ontwikkeling met een passende parkeeroplossing voor auto en fiets, zonder dat dit leidt tot parkeeroverlast in de omgeving.

De stappen zijn hierna uitgewerkt.



Parkeren op eigen terrein.



Figuur 3.1: Toepassingskader auto- en fietsparkeren.

3.1 Berekenen parkeerbehoefte

De parkeerbehoefte dient te worden berekend voor zowel auto als fiets. Om de parkeerbehoefte te berekenen wordt de parkeernorm vermenigvuldigd met de omvang van de functie. Wanneer meerdere functies binnen een ontwikkeling worden gerealiseerd, wordt de parkeerbehoefte van de gehele ontwikkeling bepaald door de berekende parkeerbehoefte van de losse functies bij elkaar op te tellen.

Afronden

De berekende parkeerbehoefte wordt tussentijds niet afgerond. Pas bij het vergelijken van de parkeerbehoefte met het geplande parkeeraanbod (paragraaf 3.3) wordt het aantal benodigde parkeerplaatsen in hele getallen naar boven afgerond.

Dubbelgebruik van parkeerplaatsen

Indien binnen de ontwikkeling verschillende functies worden gerealiseerd, moet rekening worden gehouden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen, bijvoorbeeld overdag door werkers en 's avonds door bewoners. Voorwaarde is wel dat de initiatiefnemer in het bouwplan vastlegt dat de voor dubbelgebruik meegerekende parkeercapaciteit voor alle gebruikers van het bouwplan toegankelijk is (paragraaf 3.6). Dit betekent dat parkeerplaatsen die exclusief voor functies of doelgroepen beschikbaar zijn, daar geen deel van uitmaken. Om de mogelijkheden voor dubbelgebruik te bepalen worden aanwezigheidspercentages gehanteerd conform de methodiek van CROW (publicatie 381). De aanwezigheidspercentages zijn opgenomen in bijlage D.

Rekening houden met de bestaande situatie

Bij de berekening van de parkeerbehoefte mag in geval van gedeeltelijke nieuwbouw, verbouw of functiewijziging rekening worden gehouden met de parkeerbehoefte van de bestaande situatie. Bij sloop/nieuwbouw geldt dit niet. Als sprake is van gedeeltelijke nieuwbouw of verbouw, wordt ook de parkeerbehoefte van de bestaande, te vervallen, legale functies bepaald aan de hand van de auto- en fietsparkeernormen in deze Nota Parkeernormen. Deze parkeerbehoefte mag vervolgens worden afgetrokken van de parkeerbehoefte van de nieuw te realiseren functies. Zodoende dat alleen het verschil aan parkeerplaatsen benodigd is.

Uitgangspunt hierbij is dat de parkeerbehoefte van het meest recente legale gebruik enkel mag worden gecorrigeerd op de parkeerbehoefte van de nieuwe functie indien het pand (ten tijde van de toetsing) niet langer dan vijf jaar leegstaat. Wanneer de parkeerplaatsen in de bestaande situatie dubbel gebruikt werden (op eigen terrein of in de openbare ruimte), zal tevens rekening moeten worden gehouden met aanwezigheidspercentages.

Bij de correctie van de parkeerbehoefte in verband met eventuele bestaande functies dient tevens rekening te worden gehouden met de aanwezigheid van parkeercapaciteit. Indien als gevolg van de ontwikkeling een deel van de bestaande parkeercapaciteit komt te vervallen, dient deze gecompenseerd te worden.

In bijlage E zijn enkele rekenvoorbeelden opgenomen voor het berekenen van de parkeerbehoefte, rekening houdend met de bestaande situatie.

Capaciteit voor fietsen

De berekening van de parkeerbehoefte voor fiets is een stuk eenvoudiger. Hierbij wordt geen rekening gehouden met beschikbare capaciteit in de directe omgeving en dubbelgebruik. In bijlage C staan de normen voor fietsparkeren die gehanteerd moeten worden.

3.2 Bepalen afwijkingsmogelijkheden parkeernormering

De parkeernormen zoals opgenomen in deze Nota Parkeernormen zijn erop gericht dat bij ontwikkelingen voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd voor auto's en fietsen, zodat een goede parkeersituatie is geborgd. Voor fietsparkeren bestaan geen vooraf gedefinieerde afwijkingsmogelijkheden van de parkeernormering, de initiatiefnemer kan zelf argumenten aandragen waarom afwijken van de parkeernorm gerechtvaardigd is.

Om het gebruik van autodeelmobiliteit te stimuleren heeft gemeente Houten twee vooraf gedefinieerde mogelijkheden genoemd om af te wijken van de parkeernormering:

- Verlaging van de parkeereis als gevolg van de inzet van deelmobiliteit;
- Verlaging van de parkeereis bij gebiedsontwikkeling.

Verlaging van de parkeereis als gevolg van de inzet van deelmobiliteit

De gemeente Houten gaat uit van een vermindering van het aantal te realiseren parkeerplaatsen als er deelmobiliteit word aangeboden. Als bij een woningbouwontwikkeling structureel, dat wil zeggen voor minimaal 10 jaar, deelmobiliteit ter beschikking worden gesteld op exclusief aangewezen parkeerplaatsen, kan het bewoners-deel van de parkeernorm verlaagd worden. De initiatiefnemer moet een zorgvuldige afweging maken in hoeverre deelmobiliteit past bij de doelgroep en tot welke verlaging van behoefte aan aantal te realiseren parkeerplekken dit leidt. De volgende verlagingen van de parkeereis zijn mogelijk als voldoende aannemelijk is gemaakt dat deelmobiliteit leidt tot een verlaging van de parkeerbehoefte en de deelmobiliteit van nieuwe bewoners structureel beschikbaar wordt gesteld:

- 5% verlaging van het bewonersdeel van de berekende parkeereis van het betreffende project door de inzet van deelmobiliteit in gebieden zonder parkeerregulering.
- 20% verlaging van het bewonersdeel van de berekende parkeereis van het betreffende project onder de voorwaarde dat in de omgeving van deze woningbouwontwikkeling parkeerregulering van kracht is, of bij gemeentelijk besluit wordt. Op die manier wordt gewaarborgd dat de parkeerbehoefte van de nieuwe bewoners niet wordt afgewenteld op de omgeving en dat de reeds beschikbare parkeerruimte voor de bestaande bewoners beschikbaar blijft. Hierbij geldt de voorwaarde dat de loopafstand tot de grens van de parkeerregulering ten minste tweemaal de acceptabele loopafstand voor bewoners is (paragraaf 3.4).



Deelmobiliteit kan bijdragen aan een vermindering van de parkeerbehoefte.

In beide gevallen geldt dat één deelauto vijf parkeerplekken vervangt, exclusief de plek voor de deelauto. Daarbij dient wel rekening te worden gehouden met het parkeren van de deelmobiliteit op exclusieve parkeerplaatsen. Bij voorkeur wordt de deelmobiliteit breder beschikbaar gesteld dan alleen voor de betreffende ruimtelijke ontwikkeling. De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor de inzet en het structureel borgen van de deelmobiliteit.
De ontwikkelingen rondom deelmobiliteit staan niet stil. Wanneer een initiatiefnemer een groter effect verwacht van de inzet van

deelmobiliteit, dient hij dit te onderbouwen. De gemeente Houten zal deze onderbouwing toetsen aan actuele inzichten en ervaringen met de inzet van deelmobiliteit. Een hogere verlaging van het bewonersdeel van de parkeernorm door de inzet van deelmobiliteit in gebieden met parkeerregulering is alleen mogelijk bij collegebesluit. In alle gevallen geldt dat bij een verlaging van de parkeereis als gevolg van het stallen van deelmobiliteit, de ontwikkeling volledig wordt uitgesloten van parkeervergunningen voor bewoners. Tevens dienen de gemaakte afspraken over de inzet van deelmobiliteit te worden vastgelegd (paragraaf 3.6).

Verlaging van de parkeereis bij een specifieke gebiedsontwikkeling

Bij initiatieven van een gebiedsontwikkeling met een bijzondere uitwerking (bijvoorbeeld een eco-wijk of toepassing van bijzondere mobiliteitsmaatregelen) kan een lagere parkeereis worden toegestaan. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan een gebiedsontwikkeling met een specifieke doelgroep die een wezenlijk ander mobiliteitsgedrag vertoont en daarmee een lagere parkeerbehoefte kent.
De initiatiefnemer dient bij de aanvraag voor een omgevingsvergunning of bestemmingsplanwijziging de bijzondere uitwerking van de gebiedsontwikkeling te onderbouwen. Hierbij dient specifiek aandacht te zijn voor de houdbaarheid op langere termijn, de parkeeroplossing dient structureel te kunnen worden geborgd, ten minste voor een periode van 10 jaar. Ook de parkeerbehoefte voor bezoekers behoeft specifieke aandacht, evenals een onderbouwing hoe overloop van de parkeerbehoefte naar de omgeving wordt voorkomen.

Het besluit tot het verlagen van de parkeereis bij een gebiedsontwikkeling met een bijzondere uitwerking is onderdeel van de ruimtelijke besluitvormingsprocedure. Bij het verlagen van de parkeereis bij gebiedsontwikkeling, wordt de ontwikkeling als geheel uitgesloten van alle typen parkeervergunningen.
De gemaakte afspraken over eventuele voorwaarden, dienen te worden vastgelegd (paragraaf 3.6).

Verlaging van de parkeereis vanuit betaalbaarheid en/of bereikbaarheid

Wanneer bij een gebiedsontwikkeling de betaalbaarheid en/of de algehele bereikbaarheid van een gebied onder druk komt te staan, kan een lagere parkeereis worden toegestaan. Deze sturing op parkeernormen is alleen mogelijk in de context van een duurzame gebiedsontwikkeling, waarbij de kwaliteit van de openbare ruimte wordt gewaarborgd en op een andere, duurzame wijze in de mobiliteitsbehoefte van de gebruikers wordt voorzien.
De initiatiefnemer dient bij de aanvraag voor een omgevingsvergunning of bestemmingsplanwijziging de noodzaak en aanvaardbaarheid tot het hanteren van een lagere parkeernorm vanwege betaalbaarheid en/of bereikbaarheid te onderbouwen. Daarnaast dient de initiatiefnemer aan te geven op welke wijze wordt voorzien in de noodzakelijke mobiliteit van de toekomstige gebruikers, ook op langere termijn (ten minste 10 jaar).

Wanneer uitstralingseffecten naar de omgeving worden verwacht, zal dit besluit alleen in combinatie met het besluit tot het instellen van parkeerregulering in de omgeving van die ontwikkeling worden genomen. Het besluit tot het verlagen van de parkeernorm vanuit betaalbaarheid en of bereikbaarheid is onderdeel van de ruimtelijke besluitvormingsprocedure. De ontwikkeling zelf kan worden als geheel uitgesloten van alle typen parkeervergunningen. De gemaakte afspraken over eventuele voorwaarden, dienen te worden vastgelegd (paragraaf 3.6).



Aanwezigheid van parkeerplaatsen beïnvloedt de kwaliteit van de openbare ruimte.

3.3 Confronteren parkeerbehoefte met geplande parkeeraanbod

Na de berekening van de parkeerbehoefte wordt deze parkeerbehoefte geconfronteerd met het geplande parkeeraanbod. Voor het autoparkeren wordt –indien van toepassing – rekening gehouden met de parkeerbehoefte na toepassing van de afwijkingsmogelijkheden uit paragraaf 3.2. Uitgangspunt is dat het geplande parkeeraanbod op eigen terrein of binnen het plangebied (bij grotere ontwikkelingen) wordt gerealiseerd. Wanneer het geplande parkeeraanbod groter is dan de parkeerbehoefte kan de vergunningaanvraag worden ingediend (paragraaf 3.5). Wanneer dit niet het geval is, dient de parkeeroplossing te worden onderbouwd (paragraaf 3.4).

Parkeervoorziening	Aantal parkeerplaatsen		Minimale afmeting	
	Theoretisch	Berekening	Diepte oprit	Breedte oprit
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	5,0 meter	3,1 meter
Lange oprit zonder garage(box) of carport	2	1,0	> 8,0 meter	3,1 meter
Dubbele oprit zonder garage(box)	2	1,7	5,0 meter	5,0 meter
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4	-	-
Garagebox (niet bij woning)	1	0,5	-	-
Garage(box) met enkele oprit	2	1,0	5,0 meter	3,1 meter
Garage(box) met lange oprit	3	1,3	> 8,0 meter	3,1 meter
Garage(box) met dubbele oprit	3	1,8	5,0 meter	5,0 meter

Berekeningsaantal en minimale afmeting parkeerplaatsen bij toetsing parkeeraanbod woonfuncties.

Parkeerplaatsen op eigen terrein

Een auto- of fietsparkeerplaats geldt als een parkeerplaats op eigen terrein indien:

- De parkeerplaats in eigendom is bij de adressen waar de ontwikkeling plaatsvindt of;
- De parkeerplaats in erfpacht is uitgegeven, verhuurd of in gebruik is gegeven ten behoeve van de adressen waar de ontwikkeling plaatsvindt of;
- In de omgevingsvergunning, bouwvergunning, de huur- of koopovereenkomst of in de erfpachtvoorwaarden is vastgelegd dat de betreffende parkeergelegenheid is bedoeld voor het adres van de ontwikkeling.

Maatvoering parkeerplaatsen op eigen terrein (auto)

Naast de confrontatie tussen de parkeerbehoefte en het geplande parkeeraanbod wordt ook de inrichting van de parkeervoorzieningen voor auto door de gemeente beoordeeld op bruikbaarheid en veiligheid. Voor de toetsing van de maatvoering van individuele parkeerplaatsen hanteert de gemeente Houten de meest recente versie van de CROW-publicatie 'ASVV: aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom'. Voor de toetsing op parkeerplaatsen in (gebouwde) parkeervoorzieningen en parkeerterreinen hanteert de gemeente Houten de meest recente versie van de NEN-normering 2443 'Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in parkeergarages'. Uiteraard dienen de parkeerplaatsen ook bereikbaar te zijn. Bij twijfel moet dit met behulp van rijcurves inzichtelijk worden gemaakt. Ook daarbij gelden de richtlijnen uit de ASVV en de NEN-normering 2443.

Parkeren eigen terrein bij grondgebonden woningen

In de praktijk blijkt dat bij woningen een parkeerplaats op eigen terrein niet altijd wordt gebruikt voor het stallen van de auto.

Aangezien hier bij de parkeernormen geen rekening mee wordt gehouden, kan parkeeroverlast ontstaan. Parkeerplaatsen in een garage(box), oprit of carport bij woningen worden daarom niet als volwaardige parkeerplaats meegeteld. Als parkeeroverlast wordt verwacht, kan ervoor gekozen worden parkeerplaatsen in een garage(box), oprit of carport bij grondgebonden woningen niet als volwaardige parkeerplaatsen mee te tellen.

Aangezien het in praktijk vaak voorkomt dat bewoners een parkeerplaats op eigen terrein niet als zodanig ingericht houden en gebruiken, toets de gemeente aanvullend op deze rekenregels ook of binnen het ontwerp het niet te aantrekkelijk is om de parkeervoorziening bijvoorbeeld bij de tuin te betrekken.

Kwaliteitseisen fietsparkeervoorzieningen

De fiets- en scooterparkeervoorzieningen dienen aan verschillende kwaliteitseisen te voldoen om goed te kunnen functioneren. Dit betreffen onder andere eisen op het gebied van toegankelijkheid, inrichting en bruikbaarheid. Ook worden eisen gesteld aan ruimte voor verschillende typen fietsen (bijvoorbeeld bakfietsen en elektrische fietsen). De kwaliteitseisen die de gemeente Houten stelt zijn opgenomen in bijlage F en gebaseerd op het Bouwbesluit (artikel 4.31), CROW publicatie 391 (Leidraad fietsparkeren) en Fietsparkeur[3].

Duurzaamheid parkeerplaatsen

Bij de vormgeving van de parkeeroplossing dient altijd rekening te worden gehouden met duurzaamheidaspecten zoals waterdoorlatendheid, hittebestendigheid en groenvoorzieningen. Daarnaast dient de parkeeroplossing passend te zijn bij de doelgroep die van deze parkeerplaatsen gebruik gaat maken. Hoewel de gemeente Houten ruimtelijke ontwikkelingen toetst op het al dan niet aanwezig zijn van voldoende parkeergelegenheid voor auto's en fietsen en de bruikbaarheid van de parkeervoorzieningen, zijn ook andere elementen van belang die gezamenlijk er voor zorgen dat sprake is van een duurzame parkeeroplossing. Hieronder zijn verschillende elementen hiertoe benoemd.

Gehandicaptenparkeerplaatsen

- Bij openbare gebouwen, functies die voor gehandicapten toegankelijk zijn en aangepaste woningen dient ten minste 5% van de autoparkeerplaatsen als gehandicaptenparkeerplaats gerealiseerd te worden. De gehandicaptenparkeerplaats(en) dienen zo dicht mogelijk bij de (hoofd) ingang van een gebouw te liggen. De maximale afstand tot de ingang bedraagt 100 meter.
- Als er sprake is van een groot openbaar parkeerterrein of een parkeergarage, dient per 50 reguliere autoparkeerplaatsen, één gehandicaptenparkeerplaats te worden gerealiseerd (2% van de parkeercapaciteit).

Elektrische laadpunten

Sinds maart 2020 is het aantal laadpunten voor elektrische auto's opgenomen in het Bouwbesluit:

- Bij woongebouwen met meer dan 10 parkeervakken op hetzelfde terrein moet voor elk parkeervak leidinginfrastructuur worden aangelegd voor de aanleg van laadpunten.
- Bij utiliteitsgebouwen met meer dan 10 parkeervakken op hetzelfde terrein moet minimaal één oplaadpunt voor de gehele parkeergelegenheid worden aangelegd. Ook moet er leidinginfrastructuur worden aangelegd voor één op de vijf parkeervakken (20% van de parkeercapaciteit).

Laden en lossen

- Bij een functie waar laden en lossen noodzakelijk is, moet rekening worden gehouden met een geschiktelaad- en losvoorziening voor het maatgevende (vracht)voertuig

[3] Zie www.fietsparkeur.nl, Fietsparkeur is het keurmerk voor fietsparkeervoorzieningen.

waarmee geladen en gelost gaat worden.
- Laden en lossen dient volledig op eigen terrein plaats te vinden. Ook het manoeuvreren moet op eigen terrein plaatsvinden, om de verkeersveiligheid op de openbare weg te waarborgen[4].

3.4 Onderbouwen parkeeroplossing

De parkeernormen zoals opgenomen in deze Nota Parkeernormen zijn erop gericht dat bij ontwikkelingen voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd voor auto's en fietsen, zodat een goede parkeersituatie is geborgd. Het uitgangspunt is dat parkeren op eigen terrein (of binnen het plangebied) wordt opgelost. Deze paragraaf gaat in op het onderbouwen van de parkeeroplossing wanneer het niet of niet in voldoende mate mogelijk is om parkeergelegenheid op eigen terrein te realiseren. De basis voor de parkeeroplossing is dat geen parkeeroverlast voor de omgeving ontstaat. De parkeeroplossing dient zowel voor auto- als fietsparkeren te worden onderbouwd. In alle gevallen dient te worden aangetoond waarom niet of niet in voldoende mate parkeergelegenheid op eigen terrein kan worden gerealiseerd.

Opvangen parkeerbehoefte in openbare ruimte

Indien het niet of niet in voldoende mate mogelijk is om parkeergelegenheid op eigen terrein te realiseren, kan een beroep worden gedaan op de openbare ruimte. Dit kan alleen als blijkt dat binnen acceptabele loopafstand structureel voldoende restcapaciteit beschikbaar is om de parkeerbehoefte voor de ontwikkeling op te vangen. Er is voldoende restcapaciteit beschikbaar als op alle momenten van de week met toevoeging van de parkeervraag van de nieuwe functie, de parkeerdruk onder de grens voor een acceptabele parkeersituatie blijft. De grens voor een acceptabele parkeersituatie ligt in Houten op 85%. Tabel 3.2 geeft de acceptabele loopafstanden voor verschillende functies weer.

Functie	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

Tabel 3.2 – Acceptabele loopafstanden gemeente Houten.

Indien de initiatiefnemer de parkeeroplossing (deels) in wil vullen binnen de restcapaciteit in de openbare ruimte, zal de gemeente aangeven of hiervoor reeds informatie beschikbaar is of dat nader onderzoek vereist is. Bij nader onderzoek dient de initiatiefnemer zorg te dragen voor uitvoering en bekostiging van dit onderzoek. De gemeente Houten toetst of wordt voldaan aan de voorwaarden voor het opvangen van de parkeerbehoefte in de openbare ruimte. Deze openbare plekken zullen niet aan de openbaarheid worden onttrokken.

Opvangen parkeerbehoefte op privaat terrein van derden

Indien het niet of niet in voldoende mate mogelijk is om parkeergelegenheid op eigen terrein te realiseren, is het mogelijk om (een deel van) de parkeerbehoefte op te lossen op privaat terrein van derden. Dit kan alleen als:

- Het private terrein binnen acceptabele loopafstand is gelegen (Tabel 3.2);
- Kan worden aangetoond dat de parkeercapaciteit structu-

[4] Laden en lossen voor caravans en campers is geregeld in de Algemene Plaatselijke Verordening.

reel, ten minste 10 jaar, beschikbaar is om de parkeerbehoefte op te vangen;
- De parkeercapaciteit goed toegankelijk is voor de beoogde gebruikers.

De afspraken voor het gebruik van privaat terrein van derden dienen contractueel te worden vastgelegd. De gemeente Houten toetst of het verzoek voldoet aan de voorwaarden.

Aanleg nieuwe parkeerplaatsen in de openbare ruimte
Indien het niet of niet in voldoende mate mogelijk is om parkeergelegenheid op eigen terrein te realiseren en het ook niet mogelijk is om gebruik te maken van restcapaciteit in de openbare ruimte of privaat terrein van derden, kan het verzoek worden ingediend om extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte aan te leggen. Aangezien de gemeente geen grijs voor groen als uitgangspunt hanteert, toetst de gemeente in hoeverre de kwaliteit van de openbare ruimte gewaarborgd blijft. Het college maakt hiervoor een integrale afweging.

De gemeente Houten zal zorg dragen voor de realisatie van de parkeerplaatsen in de openbare ruimte. De kosten komen voor rekening van de initiatiefnemer. Het realiseren van deze parkeerplaatsen geeft geen exclusief gebruikersrecht of eigendomsrecht. De parkeerplaatsen zijn openbaar en voor iedereen toegankelijk.

3.5 Indienen vergunningaanvraag

Bij het indienen van de vergunningaanvraag overlegt de initiatiefnemer ten minste:

- Het bouwplan;
- Een berekening van de parkeerbehoefte voor auto en fiets inclusief gehanteerde uitgangspunten (paragraaf 3.1) en indien van toepassing een onderbouwing van het afwijken van de parkeereis (paragraaf 3.2);
- De wijze waarop in de parkeerbehoefte voor auto en fiets wordt voorzien door de bouwende partij (de parkeeroplossing) waarbij wordt ingegaan op;
  - Het wel of niet toepassen van dubbelgebruik;
  - De toegankelijkheid van parkeerplaatsen op eigen terrein;
  - De wijze waarop invulling wordt gegeven aan de duurzaamheid van de parkeerplaatsen, zoals elektrische laadfaciliteiten voor fiets en auto (paragraaf 3.3);
  - Onderbouwing van de parkeeroplossing indien deze niet of niet geheel op eigen terrein plaatsvindt inclusief resultaten van uitgevoerde onderzoeken, overeenkomsten/contracten en dergelijke (paragraaf 3.4);
- Het ontwerp van de parkeeroplossing voor auto en fiets, inclusief maatvoering en mate van openbaarheid.

3.6 Toetsen aanvraag en (juridisch) vastleggen van afspraken

De gemeente Houten toetst de onderbouwing van de berekening van de parkeerbehoefte voor auto en fiets en de wijze waarop in deze parkeerbehoefte wordt voorzien aan deze Nota Parkeernormen. Deze toetsing en de eventuele afspraken die daaruit volgen zullen worden vastgelegd in de omgevingsvergunning en/of een privaatrechtelijke overeenkomst.

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

Bij afspraken kan worden gedacht aan:
- Het vastleggen dat, indien bij de berekening van het aantal te realiseren parkeerplaatsen is uitgegaan van dubbelgebruik, de parkeerplaatsen door alle gebruikers van het pand te gebruiken zijn;

- Het vastleggen dat parkeergelegenheid bij woningen niet mag worden opgeheven. Op die manier wordt voorkomen dat in gebieden waar het stedenbouwkundig ontwerp uitgaat van parkeren op eigen terrein in plaats van in de openbare ruimte, door het toevoegen van bebouwing op eigen terrein de parkeerplaatsen op eigen terrein verdwijnen;
- Het vastleggen dat eventueel elders gehuurde of gekochte parkeercapaciteit voor de gebruikers van het pand beschikbaar moeten blijven;
- Voorwaardelijke verplichtingen die bij de regels van het bestemmingsplan worden opgenomen om bijzondere gebruikersbepalingen vast te leggen. In een bestemmingsplan kan worden geregeld dat een bepaald gebruik slechts is toegestaan als aan een bepaalde voorwaarde wordt voldaan;
- Het stellen van nadere eisen. De bevoegdheid tot het stellen van nadere eisen is beperkt tot eisen die aansluiten bij de in het bestemmingsplan zelf reeds gestelde regels aangaande het betreffende ontwerp of onderdeel. Er kan bijvoorbeeld worden bepaald dat niet alle parkeerplaatsen direct worden gerealiseerd, maar dat binnen de planontwikkeling ruimte wordt gereserveerd die – indien nodig – alsnog als parkeerruimte kan worden ingericht. Deze ruimte kan in eerste instantie bijvoorbeeld als groenvoorziening worden ingericht.

3.7 Overgangsregeling

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

- Aanvragers die binnen 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.

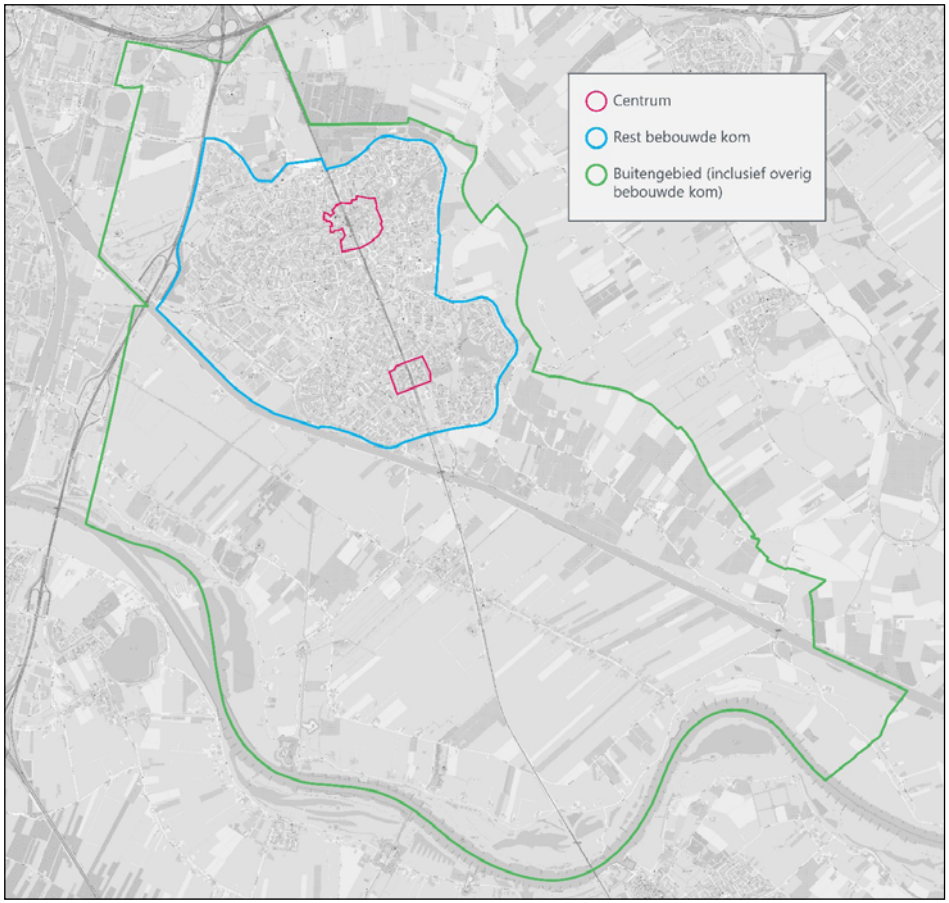
Deze overgangsregeling is van toepassing vanaf het moment dat deze nota door de gemeenteraad is vastgesteld. De overgangsregeling is ook van toepassing zodra bestemmingsplannen die nu nog parkeernormen bevatten, worden herzien en een verwijzing naar deze nota krijgen om het parkeren als voorwaardelijke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



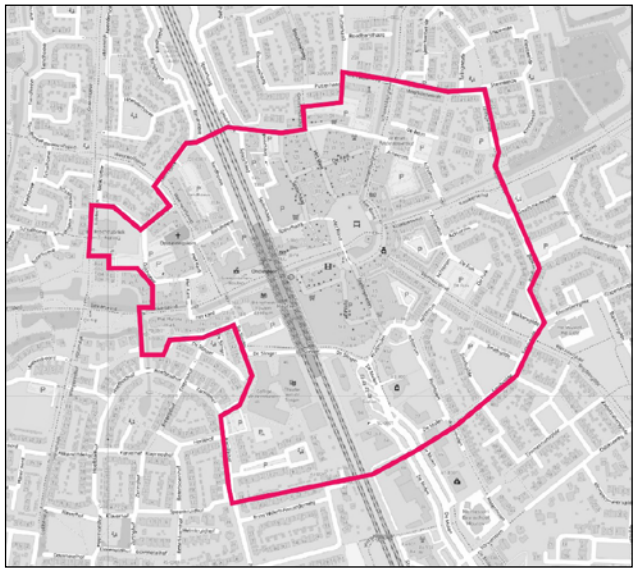
Castellum vanaf kerktoren Oude Dorp.

Bijlage A. Gebiedsindeling

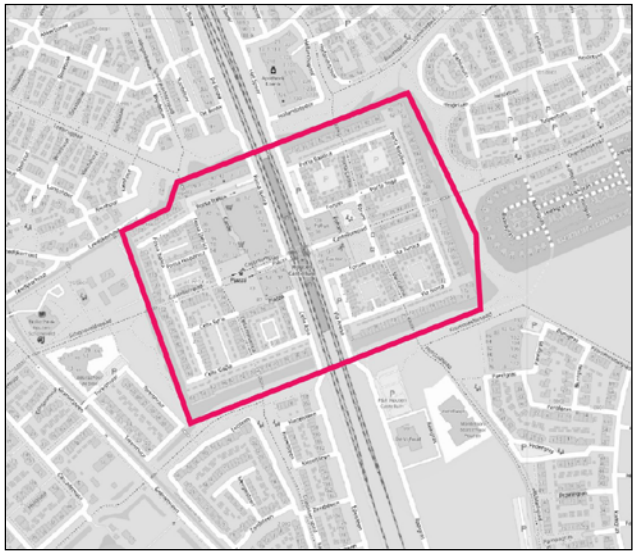
In figuur A.1 is de gebiedsindeling voor de gemeente Houten opgenomen. In figuur A.2 is daarbij ingezoomd op de gebiedsindeling van het centrum van Houten, in figuur A.3 op de gebiedsindeling voor Houten Castellum.



Figuur A.1 – Gebiedsindeling Nota Parkeernormen gemeente Houten.



Figuur A.2 - Gebiedsindeling Nota Parkeernormen centrum Houten.



Figuur A.3 – Gebiedsindeling Nota Parkeernormen centrum Houten Castellum.

Bijlage B. Parkeernormen auto

De parkeernormen zijn onderverdeeld naar verschillende categorieën.
Onder iedere tabel zijn de opmerkingen toegelicht.

Functie wonen	Oppervlakte woning	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel Bezoekers	Eenheid
Woning groot	≥140 m² bvo	1,4	1,9	2,2	0,3	ppl per woning
Woning midden	100-140 m² bvo	1,2	1,7	1,9	0,3	ppl per woning
Sociale huurwoning midden/groot	≥ 100 m²	1,1	1,5	1,6	0,3	ppl per woning
Woning klein	60-100 m² bvo	1,0	1,5	1,7	0,3	ppl per woning
Sociale huurwoning klein	60-100 m² bvo	0,9	1,3	1,4	0,3	ppl per woning
Studio / klein appartement	30-60 m² bvo	0,8	1,0	1,2	0,3	ppl per woning
Studio / klein appartement[1]	< 30 m² bvo	0,6	0,6	0,6	0,2	ppl per woning
Kamerverhuur onzelfstandig[2]	< 30 m² bvo	0,3	0,3	0,3	0,2	ppl per kamer
Aanleunwoning en serviceflat[3]		0,4	0,6	0,8	1,2	ppl per woning

Tabel B.1 – Parkeernormen categorie wonen[4].

[1] Woonruimte met een eigen toegang, die door een huishouden kan worden bewoond, zonder dat het huishouden daarbij afhankelijk is van woon-voorzieningen buiten de woonruimte.

[2] Woonruimte zonder woonvoorzieningen. (zoals douche en/of badruimte, toilet en keuken)

[3] Woning die gebouwd is tegen of in de nabijheid van een verzorgingshuis, bedoeld voor oudere mensen, die nog redelijk mobiel zijn en geen grote gezondheids-problemen hebben.

[4] Voor de parkeernormen voor woningen is niet de indeling van CROW gehanteerd, maar de indeling van de Nota Parkeernormen Houten 2013, aangezien deze indeling in praktijk goed bleek te werken. Alleen zijn sociale huurwoningen als extra categorie toegevoegd.

Bijlage B. Parkeernormen auto

Functie werken	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied[6]	Aandeel bezoekers	Eenheid
Kantoor zonder baliefunctie[1]	1,2	1,7	2,6	5%	ppl per 100 m² bvo
Kantoor met baliefunctie[2]	1,6	2,3	3,6	20%	ppl per 100 m² bvo
Bedrijf arbeidsintensief/ bezoekersextensief[3]	1,4	2,2	2,4	5%	ppl per 100 m² bvo
Bedrijf arbeidsextensief/ bezoekersextensief[4]	0,7	1,0	1,1	5%	ppl per 100 m² bvo
Bedrijfsverzamelgebouw[5]	1,1	1,6	2,0	5%	ppl per 100 m² bvo

Tabel B.2 – Parkeernormen categorie werken.

1 Administratief en zakelijk.

2 Commerciële dienstverlening.

3 Industrie, laboratorium, werkplaats.

4 Loods, opslag, transportbedrijf.

5 Een gelijkwaardige mix van arbeidsintensieve en arbeidsextensieve kantoren/bedrijven zonder baliefunctie.

Bijlage B. Parkeernormen auto

Functie boodschappen en winkelen	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied[6]	Aandeel bezoekers	Eenheid
Buurtsupermarkt	1,9	3,4	5,1	89%	ppl per 100 m² bvo
Fullservice-supermarkt	3,3	5,2	7,2	93%	ppl per 100 m² bvo
Grote supermarkt (xl)	5,9	7,7	9,6	84%	ppl per 100 m² bvo
Groothandel specialist	n.v.t.	5,9	7,9	80%	ppl per 100 m² bvo
Groothandel algemeen	n.v.t.	6,4	8,1	80%	ppl per 100 m² bvo
Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum (50.000-100.000 Inwoners)	3,8	n.v.t.	n.v.t.	92%	ppl per 100 m² bvo
Buurt- en dorpscentrum	n.v.t.	3,7	5,0	72%	ppl per 100 m² bvo
Wijkcentrum (klein)	n.v.t.	4,5	5,9	76%	ppl per 100 m² bvo
Wijkcentrum (gemiddeld)	n.v.t.	5,1	6,5	79%	ppl per 100 m² bvo
Wijkcentrum (groot)	n.v.t.	5,7	7,1	81%	ppl per 100 m² bvo
Kringloopwinkel	n.v.t.	1,7	2,3	89%	ppl per 100 m² bvo
Bruin- en witgoedzaken	3,7	7,4	9,3	92%	ppl per 100 m² bvo
Woonwarenhuis/woonwinkel	1,2	1,7	2,0	91%	ppl per 100 m² bvo
Woonwarenhuis (zeer groot)	n.v.t.	4,8	5,2	95%	ppl per 100 m² bvo
Meubelboulevard/ woonboulevard	n.v.t.	2,3	2,8	93%	ppl per 100 m² bvo
Winkelboulevard	n.v.t.	4,0	4,7	94%	ppl per 100 m² bvo
Bouwmarkt	n.v.t.	2,3	2,5	87%	ppl per 100 m² bvo
Tuin- en groencentrum	n.v.t.	2,6	2,9	89%	ppl per 100 m² bvo

Tabel B.3 – Parkeernormen categorie boodschappen en winkelen.

[1] Voor enkele functies heeft CROW geen parkeerkencijfers voor het buitengebied (incl. overig bebouwde kom) gedefinieerd. In die gevallen is het maximum parkeerkencijfer voor de rest bebouwde kom in weinig stedelijk gebied gehanteerd.

Bijlage B. Parkeernormen auto

Functie sport, cultuur en ontspanning	Centrum	Rest bebouwde kom	Overig bebouwde kom[6]	Aandeel bezoekers	Eenheid
Bibliotheek	0,5	1,1	1,4	97%	ppl per 100 m² bvo
Museum	0,4	1,0	1,2	95%	ppl per 100 m² bvo
Bioscoop	3,2	11,0	13,7	94%	ppl per 100 m² bvo
Filmtheater, filmhuis	2,6	7,7	9,9	97%	ppl per 100 m² bvo
Theater, schouwburg	7,3	9,8	12,0	87%	ppl per 100 m² bvo
Musicaltheater	2,9	3,9	5,1	86%	ppl per 100 m² bvo
Bowlingcentrum	1,6	2,8	2,8	89%	ppl per bowlingbaan
Biljart- / snookercentrum	0,9	1,4	1,8	87%	ppl per tafel
Dansstudio	1,5	5,4	7,4	93%	ppl per 100 m² bvo
Fitnessstudio, sportschool	1,4	4,7	6,5	87%	ppl per 100 m² bvo
Fitnesscentrum[1]	1,7	6,2	7,4	90%	ppl per 100 m² bvo
Wellnesscentrum[2]	n.v.t.	9,3	10,3	99%	ppl per 100 m² bvo
Sauna, hammam	2,5	6,6	7,3	99%	ppl per 100 m² bvo
Sporthal[3]	1,5	2,7	3,5	96%	ppl per 100 m² bvo
Sportzaal[4]	1,1	2,7	3,6	94%	ppl per 100 m² bvo
Tennishal	0,3	0,5	0,5	87%	ppl per 100 m² bvo
Squashhal	1,6	2,7	3,2	84%	ppl per 100 m² bvo
Zwembad	n.v.t.	11,5	13,3	97%	ppl per 100 m² bassin
Sportveld	20,0	20,0	20,0	95%	ppl per ha. netto terrein
Golfbaan	n.v.t.	95,6	118,3	98%	ppl per 18 holes, 60 ha.
Indoorspeeltuin (gemiddeld en kleiner)	2,9	4,4	5,3	97%	ppl per 100 m² bvo
Indoorspeeltuin (groot)	3,5	5,3	6,1	98%	ppl per 100 m² bvo
Kinderboerderij	2,9	4,4	5,1	97%	ppl per boerderij
Manege	n.v.t.	n.v.t.	0,4	90%	ppl per box
Volkstuin	n.v.t.	1,4	1,5	100%	ppl per 10 tuinen
Plantentuin	n.v.t.	10,5	13,5	99%	ppl per gem. tuin

Tabel B.4 – Parkeernormen categorie sport, cultuur en ontspanning.

[1] Een fitnesscentrum betreft een groot centrum (> 1.500 m² bvo) waar een breed pakket aan activiteiten wordt aangeboden. Eventueel zijn er in beperkte mate wellnessvoorzieningen aanwezig.

[2] Een wellnesscentrum is een grotere zelfstandige combinatie van sauna's, thermen en kuurcentra. Er is vaak ook een massage-/beautysalon en horeca aanwezig. Dit betreft dus niet voorzieningen bij hotels, bungalowparken of campings. Het verzorgingsgebied is (boven)regionaal en soms zelfs landelijk.

[3] Een sporthal is geschikt voor grotere (top)sportevenementen met veel bezoekers, competities, trainingen en grote sportvelden.

[4] Een sportzaal is een zaal met voorzieningen voor sportactiviteiten waar minder bezoekers komen en voor kleinere veldsporten. Overdag worden deze zalen met name gebruik voor bewegingsonderwijs.

Bijlage B. Parkeernormen auto

Functie horeca en verblijfsrecreatie	Centrum	Rest bebouwde kom	Overig bebouwde kom[6]	Aandeel bezoekers	Eenheid
Camping (kampeerterrein)	n.v.t.	n.v.t.	1,2	90%	ppl per standplaats
Bungalowpark (huisjescomplex)	n.v.t.	1,6	2,1	91%	ppl per bungalow
1* Hotel	0,4	2,3	4,5	77%	ppl per 10 kamers
2* Hotel	1,4	3,9	6,3	80%	ppl per 10 kamers
3* Hotel	2,0	4,7	6,8	77%	ppl per 10 kamers
4* Hotel	3,2	6,8	9,0	73%	ppl per 10 kamers
5* Hotel	5,0	10,1	12,6	65%	ppl per 10 kamers
Café/bar/cafetaria	5,0	6,0	8,0	90%	ppl per 100 m^2 bvo
Restaurant	9,0	13,0	16,0	80%	ppl per 100 m^2 bvo[1]
Discotheek	6,1	18,4	20,8	99%	ppl per 100 m^2 bvo[2]
Evenementenhal/ beursgebouw/ congresgebouw	4,0	7,5	11,0	99%	ppl per 100 m^2 bvo

Tabel B.5 – Parkeernormen categorie horeca en verblijfsrecreatie

Bijlage B. Parkeernormen auto

Functie gezondheidszorg en voorzieningen	Centrum	Rest bebouwde kom	Overig bebouwde kom[6]	Aandeel bezoekers	Eenheid
Huisartsenpraktijk (-centrum)	2,1	3,0	3,3	57%	ppl per behandelkamer
Apotheek	2,3	3,2	3,6	45%	ppl per apotheek
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	1,3	1,8	2,0	57%	ppl per behandelkamer
Consultatiebureau	1,3	1,9	2,2	50%	ppl per behandelkamer
Consultatiebureau voor ouderen	1,3	1,9	2,2	38%	ppl per behandelkamer
Tandartsenpraktijk (-centrum)	1,6	2,4	2,7	47%	ppl per behandelkamer
Gezondheidscentrum[1]	1,6	2,2	2,5	55%	ppl per behandelkamer
Ziekenhuis	1,4	1,7	2,0	29%	ppl per 100 m^2 bvo
Crematorium	n.v.t.	30,1	30,1	99%	ppl per gelijktijdige plechtigheid
Begraafplaats	n.v.t.	31,6	31,6	97%	ppl per gelijktijdige plechtigheid
Penitentiaire inrichting	1,7	3,3	3,7	37%	ppl per 10 cellen
Religiegebouw	0,2	0,2	0,2	-	ppl per zitplaats
Verpleeg- en verzorgingstehuis	0,6	0,6	0,7	60%	ppl per wooneenheid

Tabel B.6 – Parkeernormen categorie gezondheidszorg en voorzieningen.

[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.

Bijlage B. Parkeernormen auto

Functie onderwijs	Centrum	Rest bebouwde kom	Overig bebouwde kom	Aandeel bezoekers	Eenheid
Kinderdagverblijf (crèche)[1]	0,9	1,2	1,5	0%	ppl per 100 m² bvo
Basisonderwijs[2]	0,8	0,8	0,8		ppl per leslokaal
Middelbare school[3]	3,3	4,3	4,9	11%	ppl per 100 leerlingen
ROC	4,2	5,2	5,9	7%	ppl per 100 leerlingen
Hogeschool	8,3	9,5	10,9	72%	ppl per 100 studenten
Universiteit	11,7	14,7	16,8	48%	ppl per 100 studenten
Avondonderwijs	4,0	6,0	10,5	95%	ppl per 10 studenten

Tabel B.7 – Parkeernormen categorie onderwijs.

[1] Exclusief Kiss & Ride.

[2] Exclusief Kiss & Ride.

[3] Bezoekers zijn leerlingen.

Bijlage C. Parkeernormen fiets

Bij de parkeernormen voor fietsen is onderscheid gemaakt naar woonfuncties en niet-woonfuncties.

Woonfuncties

Voor woonfuncties stelt het Bouwbesluit (artikel 4.31) een afsluitbare bergruimte om fietsen of scootmobielen op te bergen voor bewoners verplicht. De gemeente Houten stelt dat bij appartementsgebouwen een gemeenschappelijke fietsenberging in combinatie met een inpandige berging als gelijkwaardig aan een individuele fietsenberging conform het Bouwbesluit wordt beschouwd.

In tabel C.1 is voor de verschillende woningcategorieën opgenomen hoeveel fietsparkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden in een gemeenschappelijke fietsenberging. Om te voldoen aan het gelijkwaardigheidsprincipe gelden daarbij de volgende voorwaarden:

- Het is toegestaan om dubbele fietsenrekken toe te passen, wel dienen voor iedere woningen twee fietsparkeerplaatsen in een laag rek beschikbaar te zijn;
- Voor woningen groter dan 50 m² moet, aanvullend op de gemeenschappelijke fietsenberging, een interne berging van 2,7 m² worden gerealiseerd, hiervoor geldt:
  - De berging wordt in één ruimte gerealiseerd;
  - Het oppervlak dat een warmwatertoestel, ruimteverwarmingstoestel of een andere gebouw gebonden installatie inneemt mag geen onderdeel zijn van de oppervlak van 2,7 m²;
- De gemeenschappelijke fietsenberging dient makkelijk bereikbaar te zijn (zie ook bijlage E);
- Er dient privaatrechtelijk te worden vastgelegd dat iedere woning het aantal fietsparkeerplaatsen krijgt toegewezen conform tabel C.1;
- De fietsparkeerplaatsen moeten worden genummerd met de huisnummers van de woningen waartoe ze behoren. De toegewezen plekken van een woning liggen bij elkaar.

Aanvullend op deze fietsparkeernormen voor bewoners dient de initiatiefnemer ruimte voor het openbaar toegankelijk stallen van fietsen van bezoekers van bewoners te creëren. Daarbij moet een evenwicht worden gezocht tussen voldoende ruimte voor bezoekers van bewoners zonder dat bewoners van deze fietsparkeerplekken gebruik gaan maken.

Gebruiksoppervlakte woning	Benodigde fietsparkeerplaatsen	
< 50 m² gbo	2	fietsppl per woning
50 tot 75 m² gbo	3	fietsppl per woning
75 tot 100 m² gbo	4	fietsppl per woning
100 tot 125 m² gbo	5	fietsppl per woning
meer dan 125 m² gbo	6	fietsppl per woning

Tabel C.1 – Fietsparkeerplaatsen bij woningen

Bijlage C. Parkeernormen fiets

Niet-woonfuncties

De fietsparkeernormen voor niet-woonfuncties zijn per categorie opgenomen in de tabellen C.2 tot en met C.7.

Functie werken	Centrum	Rest bebouwde kom	Overig bebouwde kom	Eenheid
Kantoor (personeel)	3,5	2,5	1,4	fppl per 100 m² bvo
Kantoor (bezoekers)[1]	8,0	8,0	8,0	fppl per balie

Tabel C.2 – Fietsparkeernormen categorie werken.

Functie boodschappen en winkelen	Centrum	Rest bebouwde kom	Overig bebouwde kom	Eenheid
Winkelcentrum	4,0	4,0	4,0	fppl per 100 m² bvo
Supermarkt	4,3	4,3	4,3	fppl per 100 m² bvo
Bouwmarkt	0,4	0,4	0,4	fppl per 100 m² bvo
Tuincentrum	0,4	0,4	0,4	fppl per 100 m² bvo

Tabel C.3 – Fietsparkeernormen categorie boodschappen en winkelen.

[1] Minimaal 8 fietsparkeerplaatsen.

Functie sport, cultuur en ontspanning	Centrum	Rest bebouwde kom	Overig bebouwde kom	Eenheid
Bibliotheek	5,0	5,0	5,0	fppl per 100 m² bvo
Bioscoop	12,0	2,2	2,2	fppl per 100 m² bvo
Fitness	8,5	3,0	3,0	fppl per 100 m² bvo
Museum	1,4	1,4	1,4	fppl per 100 m² bvo
Sporthal	3,9	3,9	3,9	fppl per 100 m² bvo
Sportveld	85	85	85	fppl per ha. netto terrein
Sportzaal	6,2	6,2	6,2	fppl per 100 m² bvo
Theater	38,0	28,0	28,0	fppl per 100 zitplaatsen
Zwembad	43,0	43,0	43,0	fppl per 100 m² bassin

Tabel C.4 – Fietsparkeernormen categorie sport, cultuur en ontspanning.

Functie horeca en verblijfs-recreatie	Centrum	Rest bebouwde kom	Overig bebouwde kom	Eenheid
Fastfood-restaurant	35,0	10,0	5,0	fppl per 100 m² bvo
Restaurant (eenvoudig)	20,0	20,0	20,0	fppl per 100 m² bvo
Restaurant (luxe)	4,0	4,0	4,0	fppl per 100 m² bvo
Café	10,0	10,0	10,0	fppl per 100 m² bvo

Tabel C.5 – Fietsparkeernormen categorie horeca en verblijfsrecreatie.

Bijlage C. Parkeernormen fiets

Functie gezondheidszorg en voorzieningen	Centrum	Rest bebouwde kom	Overig bebouwde kom	Eenheid
Apotheek (bezoekers)	10,0	10,0	10,0	fppl per locatie
Apotheek (medewerkers)	7,0	7,0	7,0	fppl per locatie
Begraafplaats/ crematorium	8,0	8,0	8,0	fppl per gelijktijdige plechtigheid
Gezondheids-centrum (bezoekers)	3,0	3,0	3,0	fppl per 100 m^2 bvo
Gezondheids-centrum (medewerkers)	0,7	0,7	0,7	fppl per 100 m^2 bvo
Kerk/moskee	62,0	62,0	62,0	fppl per 100 zitplaatsen
Ziekenhuis (bezoekers)	0,6	0,6	0,6	fppl per 100 m^2 bvo
Ziekenhuis (medewerkers)	0,8	0,8	0,8	fppl per 100 m^2 bvo

Tabel C.6 – Fietsparkeernormen categorie gezondheidszorg en voorzieningen.

Functie onderwijs	Centrum	Rest bebouwde kom	Overig bebouwde kom	Eenheid
basisschool (leerlingen) (<250 leerlingen)	5,0	5,0	5,0	fppl per 10 leerlingen
basisschool (leerlingen) (250-500 leerlingen)	5,8	5,8	5,8	fppl per 10 leerlingen
basisschool (leerlingen)				
(>500 leerlingen)	7,2	7,2	7,2	fppl per 10 leerlingen
basisschool (medewerkers)	0,7	0,7	0,7	fppl per 10 leerlingen
middelbare school (leerlingen)	16,0	16,0	16,0	fppl per 100 m^2 bvo
middelbare school (medewerkers)	1,1	0,7	0,7	fppl per 100 m^2 bvo
ROC (leerlingen)	14,0	14,0	14,0	fppl per 100 m^2 bvo
ROC (medewerkers)	1,0	1,0	1,0	fppl per 100 m^2 bvo

Tabel C.7 – Fietsparkeernormen categorie onderwijs.

Bijlage D. Aanwezigheids-perscentages

Dubbelgebruik van parkeerplaatsen wordt berekend conform de methodiek van CROW publicatie 381. In onderstaande tabel zijn de te gebruiken aanwezigheidspercentages opgenomen. Deze percentages zijn afkomstig van CROW. Voor de functies waarvoor geen aanwezigheidspercentages zijn opgenomen, dient te worden aangesloten bij een passende alternatieve functie of dient een specifieke onderbouwing voor de gebruikte aanwezigheidspercentages te worden gegeven.

Functie	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koopavond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Woningen (bewoners)	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Woningen (bezoekers)	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
Kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%*
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	0%	0%*
Supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	0%*
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/ therapeut/ consultatiebureau)	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
Verpleeghuis/verzorgingstehuis	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
Ziekenhuis patiënten/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%

Tabel D.1 – Aanwezigheidspercentages.

* Indien koopzondag: 100%

Bijlage E. Rekenvoorbeelden

In deze bijlage zijn een drietal rekenvoorbeelden opgenomen om tot de parkeerbehoefte te komen, rekening houdend met de bestaande situatie.

Voorbeeld 1

In het centrum van Houten wordt een kantoor zonder baliefunctie van 450 m² bvo getransformeerd tot een sportschool met een even zo groot oppervlak. Op dit moment zijn bij het kantoor 10 parkeerplaatsen op eigen terrein gelegen. Deze parkeerplaatsen blijven na de transformatie tot sportschool bestaan en worden opengesteld voor medewerkers en bezoekers van de sportschool.

De bijbehorende berekening is als volgt:

- Parkeerbehoefte sportschool is afgerond 7 parkeerplaatsen;
  - 450 m² bvo sportschool
  - 1,4 parkeerplaatsen per 100 m² bvo
  - 450 x 1,4 / 100 = 6,3 parkeerplaatsen
- Parkeeroplossing op eigen terrein 10 parkeerplaatsen;
- De parkeeroplossing voorziet in voldoende parkeergelegenheid.

Voorbeeld 2

In het centrum van Houten wordt een kantoor zonder baliefunctie van 450 m² bvo getransformeerd tot een sportschool met een even zo groot oppervlak. Het kantoorgebouw heeft geen parkeerplaatsen op eigen terrein, de parkeeroplossing was gelegen in de openbare ruimte.

De bijbehorende berekening is opgenomen in tabel E.1.
In dit voorbeeld zijn maar twee momenten opgenomen, bij een onderbouwing dient een parkeerbalans met alle momenten conform de aanwezigheidspercentages uit bijlage D te zijn opgenomen. Uit de tabel blijkt dat 7 parkeerplaatsen benodigd zijn om de parkeerbehoefte op te vangen.

Voorbeeld 3

Dezelfde situatie als voorbeeld 2, met het verschil dat bij de realisatie van de sportschool een strook van 5 parkeerplaatsen langs de straat komt te vervallen. Zodat bij de ingang van de sportschool voldoende ruimte beschikbaar is voor voetgangers en fietsers. Deze 5 parkeerplaatsen dienen gecompenseerd te worden.
Het plan dient daarmee in 12 (7 + 5) parkeerplaatsen te voorzien.

Functie	Omvang		Parkeernorm		Zonder dubbelgebruik	Werkdag middag	Zaterdag middag
Sportschool	450	m² bvo	1,4	ppl per 100 m² bvo	6,3	3,2	6,3
Kantoor zonder balie	-450	m² bvo	1,2	ppl per m² bvo	-5,4	-5,4	0,0
Extra benodigd parkeeraanbod						-2,2	6,3

Tabel E.1 – Rekenvoorbeeld 2

Bijlage F. Kwaliteitseisen fietsparkeervoorzieningen

De gemeente Houten stelt eisen aan de kwaliteit van fietsparkeervoorzieningen, waarbij ook eisen zijn gesteld aan parkeervoorzieningen voor scooters.

Het gebruik van een fietsenstalling hangt sterk af van de kwaliteit, toegankelijkheid, bruikbaarheid en het comfort. Belangrijke aspecten zijn bijvoorbeeld sociale veiligheid en ruimte voor fietsen met bijzondere afmetingen. Hieronder zijn de kwaliteitseisen opgenomen die de gemeente Houten stelt aan fietsparkeervoorzieningen[7]. Deze kwaliteitseisen kunnen wordt aangepast indien hier noodzaak voor is, bijvoorbeeld door de introductie van nieuwe fietsconcepten met bijzondere afmetingen.

Toegankelijkheid

De belangrijkste kwaliteitseisen voor een goed toegankelijke en bruikbare fietsenstalling zijn:

- Vanuit de openbare ruimte is de toegang van de stalling duidelijk zichtbaar en herkenbaar, gezien vanaf de aanrijroute richting bestemming(en);
- De stalling heeft bij voorkeur een voetgangersuitgang in de richting van de eindbestemming;
- De afstand mag maximaal ca. 75 meter zijn van de stalling tot de hoofd-/ neven-/personeelsingang van de bestemmingen en/of functies waarvoor de stalling is bestemd;
- De toegang vanaf de weg naar een stalling op lager of hoger niveau is goed en comfortabel te gebruiken voor alle fietsen en scooters; dus ook voor zware fietsen, elektrische fietsen en fietsen met afwijkende maten (kratten, brede sturen, brede banden, lange fietsen, etc.);
- Het hellingspercentage van een hellingbaan is maximaal 22%; een trap heeft ideaal een hellingspercentage van 18%, met een aantrede van 500 mm en een optrede van 90 mm of met een aantrede van 600 mm en een optrede van 100 mm. Naast een trap horen fietsgoten, bij voorkeur aan beide zijden;
- Voor een stalling waar ook scooters, bakfietsen en andere zware fietsen in gestald worden kan geen trap worden toegepast. Het hellingpercentage moet zodanig zijn dat het hoogteverschil door bakfietsen, elektrische fietsen en scooters zonder ondersteuning overbrugd kan worden;
- Een gebruiker moet de toegang van een stalling gemakkelijk kunnen openen: automatisch, met een eenvoudig te bedienen drukknop of chipkaartlezer.

Inrichting en bruikbaarheid

De belangrijkste kwaliteitseisen voor een goede inrichting en goed bruikbare fietsenstalling zijn:

- De stalling moet logisch en overzichtelijk zijn ingedeeld;
- Binnen en vanuit de fietsenstalling naar de bijbehorende bestemming is een logische, snelle en eenvoudige routing. Bij voorkeur kan men vanuit de stalling rechtstreeks (liefst binnendoor) doorlopen naar de bestemming, zonder terug te hoeven lopen door de stalling;
- De sociale veiligheid wordt gewaarborgd door een overzichtelijke inrichting, goede verlichting en bij voorkeur daglichttoetreding. Als een stalling openbaar toegankelijk is kan (camera)toezicht of bewaking overwogen worden;
- Gebruikers moeten elkaar in de verkeersruimtes kunnen passeren;

[7] De kwaliteitseisen zijn gebaseerd op de Leidraad Fietsparkeren (CROW, publicatie 291) het Bouwbesluit (artikel 4.31) en Fietsparkeur.

- Stallingssystemen voor fietsen moeten voldoen aan de eisen van Fietsparkeur of gelijkwaardig daaraan, met een hart op hart afstand van minimaal 400 mm;
- De minimale vrije hoogte in een gebouwde stalling is 2900 mm om dubbellaags rekken te kunnen plaatsen. Bij gebouwen voor kinderen kan dit 2300 mm zijn, want dubbellaags rekken zijn ongeschikt voor kinderen;
- De hart-op-hart afstand tussen twee fietsparkeerplaatsen bij een stallingssysteem op gelijk niveau is minimaal 800 mm breed;
- De hart-op-hart-afstand tussen twee fietsparkeerplaatsen bij een hoog/laag fietsparkeersysteem is minimaal 400 mm breed voor zowel onder- als bovenlaag; De gangpaden in de stalling zijn minimaal 2100 mm breed en een hoofdgang is minimaal 3000 mm breed, zowel voor fiets als scooter;
- De stalling moet voldoende parkeermogelijkheden bieden voor fietsen die afwijken van de standaard maten:
  - Minimaal 5% van de plaatsen is geschikt voor bakfietsen of andere fietsen met sterk afwijkende maten (vakken minimaal 100 mm breed);
  - Minimaal 15% van de plaatsen is geschikt voor fietsen die niet in een standaard fietsenrek passen (hart-op-hart afstand minimaal 500 mm);
- Een parkeersysteem waarin naast standaardfietsen ook fietsen passen met veel voorkomende afwijkende maten, heeft de voorkeur. Dan passen nagenoeg alle fietsen probleemloos op elke stallingsplek, ook die met een krat, bagagedrager vóór, breed stuur, brede banden, etc. Een andere mogelijkheid is een apart parkeervak, waar afwijkende fietsen op hun standaard kunnen worden gestald;
- De stalling biedt oplaadmogelijkheden voor elektrische tweewielers;
- De netto-afmetingen van een scooterparkeerplek in een gebouwde stalling zijn minimaal 750 mm breed x 1800 mm lang.



Voorbeeld fietsparkeren ingang Fenix I, Rotterdam.

Colofon

Uitgave
Gemeente Houten
i.s.m. Goudappel BV

Vormgeving & layout
KAZ Projects

Contactgegevens
Telefoon: 030 - 63 92 611
E-mail: gemeentehuis@houten.nl
http://www.houten.nl/verkeer-en-parkeren/parkeren

Bezoekadres:
Onderdoor 25, 3995 DW Houten

Postadres:
Postbus 30, 3990 DA Houten

© Juli 2021



Onderdoor 25
3995 DW Houten
tel. (030) 63 92 611
www.houten.nl

gemeente Houten