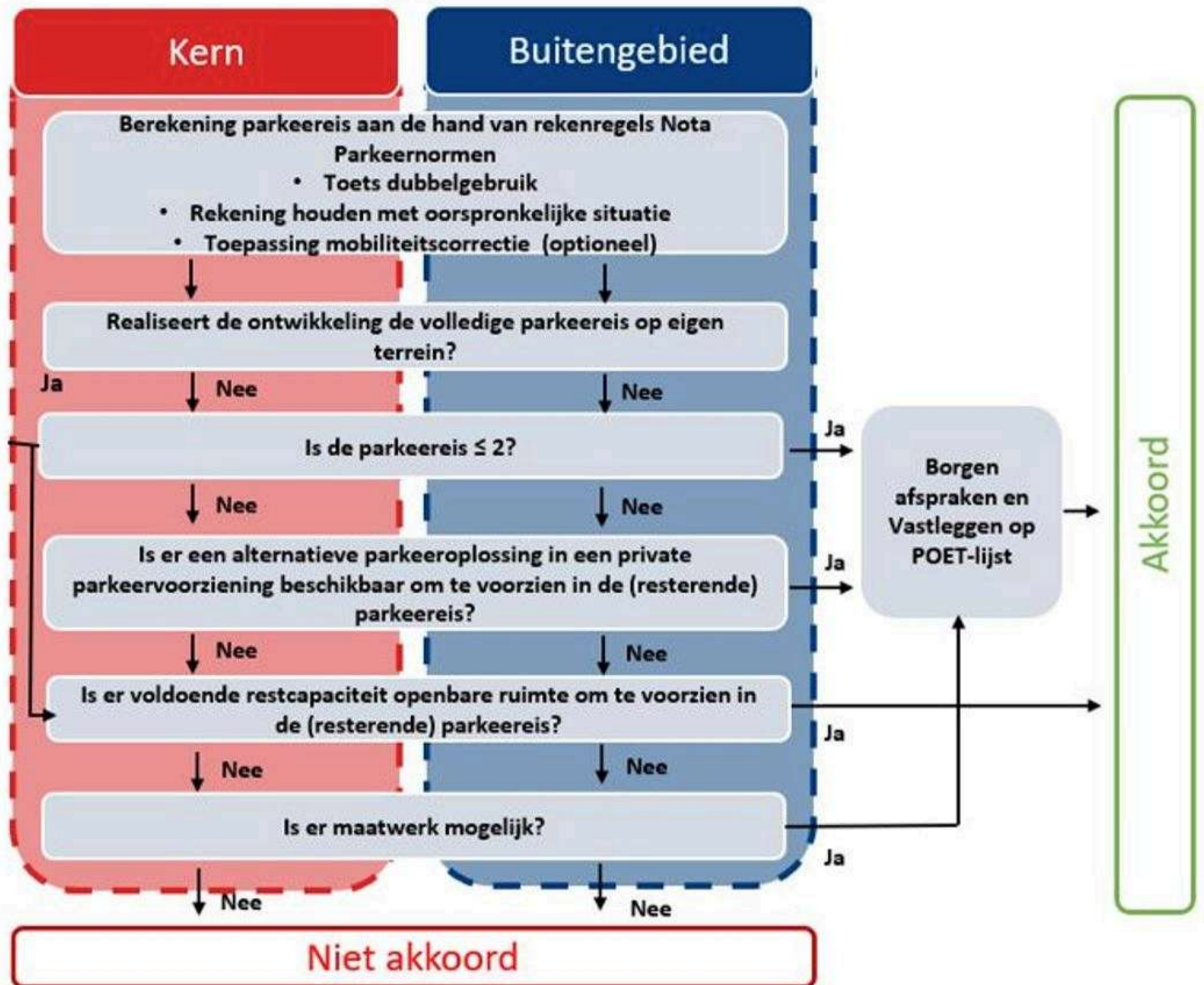


BIJLAGE 3 – TOETSINGSKADER PARKEREN RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN

In deze bijlage wordt beschreven welke stappen worden doorlopen om tot een parkeereis te komen bij een nieuwe functie of transformatie. Deze zijn gevisualiseerd in onderstaande figuur en worden in de paragrafen hierna verder toegelicht. Het uitgangspunt is dat de volledige parkeereis binnen de contouren van de ontwikkeling wordt opgelost. Als het feitelijk onmogelijk of onwenselijk is om geheel of gedeeltelijk te voldoen aan de parkeereis, dan kan deze ook op andere wijzen worden opgelost. In het toepassingskader worden deze mogelijkheden beschreven. Per stap in dit kader geven we aan of dit van toepassing is op het auto- en/of fietsparkeren.

In het toepassingskader wordt een onderscheid gemaakt tussen de parkeervraag (hoeveel parkeerplaatsen zijn er nodig?) en het parkeeraanbod (hoe lossen we de parkeervraag op?). De parkeervraag wordt veroorzaakt door verschillende gebruikersgroepen, welke in omvang van functie tot functie verschillen. De gebruikersgroepen bestaan uit vaste gebruikers (bewoners, werknemers) en bezoekers (bezoekers van bewoners, bezoekers van winkelfuncties en bedrijven etc.). Het parkeeraanbod wordt vormgegeven door de realisatie van nieuwe of gebruik van bestaande parkeerplaatsen. Deze kunnen op verschillende locaties op, onder of rondom een ontwikkellocatie gelegen zijn. Deze parkeerplaatsen kunnen in eigendom van private organisaties of in eigendom van de gemeente De Ronde Venen.



Wat | Vaststellen van normatieve parkeerbehoefte

De eerste stappen is het vaststellen van de parkeerbehoefte bij een nieuwe ontwikkeling aan de hand van de parkeernormen. Daarbij worden de volgende stappen doorlopen:

Stap 1) Bepaling van de normatieve parkeerbehoefte (auto en fiets)

De normatieve parkeerbehoefte wordt berekend door als eerste te bepalen in welk gebied (centrum, schil of buitengebied) de ontwikkellocatie is gelegen. Vervolgens door de betreffende functie (in omvang bepaald door oppervlakte in m² bvo of vermelde eenheden) te vermenigvuldigen met de parkeernorm die van toepassing is voor de betreffende functie in het betreffende gebied.

Wanneer binnen één ontwikkeling verschillende functies worden gerealiseerd, geldt dat de parkeervraag wordt berekend door de omvang van de losse functies te vermenigvuldigen met de bijbehorende parkeernorm en deze bij elkaar op te tellen.

Stap 2) Toetsen op dubbelgebruik (auto en fiets)

In sommige situaties worden verschillende functies gecombineerd binnen één bouwontwikkeling. Dan dient gekeken te worden naar de momenten in de week waarop per functie de parkeervraag zich voordoet. Omdat de parkeerbehoefte van een specifieke functie zich slechts op bepaalde momenten voor kan doen, is soms dubbelgebruik van parkeerplaatsen met andere functies te realiseren. Het moment waarop alle gecombineerde functies tezamen de hoogste parkeerbehoefte genereren is leidend bij het vaststellen van de parkeereis. De maatgevende parkeerbehoefte wordt bepaald aan de hand van de aanwezigheidspercentages zoals opgenomen in bijlage 4.

Bij de toepassing van dubbelgebruik wordt ervan uitgegaan dat de aanwezige parkeercapaciteit uitwisselbaar is. Parkeercapaciteit die niet gebruikt kan worden voor dubbelgebruik (bijvoorbeeld omdat parkeerplaatsen exclusief bij een woning verkocht worden) worden buiten beschouwing gelaten bij de berekening van de maatgevende parkeerbehoefte.

Stap 3) Rekening houden met oorspronkelijke situatie (alleen auto)

Bij het bepalen van de parkeerbehoefte bij wijziging of sloop van een bestaande functie wordt rekening gehouden met de parkeerbehoefte en parkeeroplossing van de oorspronkelijke situatie (voorafgaand aan de wijziging of sloop). Het uitgangspunt is dat de parkeerbehoefte van het laatste legaal gebruik van de oorspronkelijke situatie (< 2 jaar; voor zover die parkeerbehoefte werd gefaciliteerd in het openbare parkeerareaal) - negatief wordt opgenomen bij de te berekenen parkeerbehoefte van de nieuwe situatie. Daarbij dient rekening te worden gehouden met de aanwezigheidspercentages die voor de oorspronkelijke functie gelden. De berekening van de 'oude' versus de 'nieuwe' situatie is dus per dagdeel uitgewerkt. Hoewel de normatieve parkeerbehoefte van een oude functie groter kan zijn dan die van een nieuwe functie, kan de nieuwe functie op bepaalde momenten in de week een hogere parkeerbehoefte genereren dan de oude functie. Voor die momenten moet een parkeeroplossing worden geboden.

Als een gebouw of terrein gedurende een langere periode (> 2 jaar) ongebruikt of 'tijdelijk' gebruikt is gebleven, wordt de parkeerbehoefte van de bestaande situatie geacht nihil te zijn. Tijdelijk gebruik ter overbrugging van een permanent gebruik wordt (als het niet langer dan 2 jaar heeft geduurd) buiten beschouwing gelaten bij de beoordeling van het laatste legale gebruik. Het is ter beoordeling van de gemeente of er sprake is van tijdelijk gebruik.

Stap 4) Mobiliteitscorrecties (alleen auto)

De normatieve parkeerbehoefte die volgt uit stap 3 mag met 10% worden verlaagd als de ontwikkeling binnen 400 meter van een HOV-halte ligt. Met een mobiliteitsplan kan daarnaast worden onderbouwd op welke manier deelmobiliteitsconcepten worden ingezet en welk effect dit heeft op de parkeervraag van de ontwikkeling. Bij gebruik van deze stap 4 is ook stap 11 van toepassing.

Stap 5) Vaststellen normatieve parkeereis (auto en fiets)

De normatieve parkeereis is het aantal parkeerplaatsen dat minimaal nodig is om in de eigen parkeerbehoefte van de bouwontwikkeling te voorzien. In veel situaties zal de parkeereis gelijk zijn aan de maatgevende parkeerbehoefte, eventueel gecorrigeerd met de mobiliteitscorrecties. Bij bouwplannen waarbij bestaande (openbare) parkeercapaciteit verloren gaat, moet het verlies van deze capaciteit worden gecompenseerd. Het aantal openbare parkeerplaatsen dat verdwijnt, wordt daarom opgeteld bij de maatgevende parkeerbehoefte om zo te komen tot de parkeereis.

Bij het berekenen van de parkeerbehoefte wordt tussentijds niet afgerond. Pas bij het bepalen van de parkeereis wordt naar boven afgerond op hele parkeerplaatsen. Een parkeereis tot 0,5 wordt naar beneden afgerond. Een parkeereis van 0,5 of hoger wordt naar boven afgerond.

Hoe | Voldoen aan de parkeereis

De volgende vraag is hoe de parkeereis wordt opgelost. Aan de parkeereis kan worden voldaan door de realisatie van nieuwe- of het gebruik van bestaande parkeerplaatsen. Deze kunnen op verschillende locaties op, onder of rondom een bouwlocatie gelegen zijn. Deze parkeerplaatsen kunnen in eigendom van private partijen of in eigendom van de gemeente De Ronde Venen zijn.

Stap 6) Oplossen op eigen terrein (auto en fiets)

Het uitgangspunt is dat een bouwontwikkeling in de parkeereis voorziet op eigen terrein – zowel voor vaste gebruikers als bezoekers. De parkeerplaatsen moeten voldoende toegankelijk zijn en moeten voldoen aan de maatvoeringen uit de NEN 2443_2013. Wanneer niet (volledig) aan dit uitgangspunt kan worden voldaan, moet de initiatiefnemer aantonen waarom realisatie van de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein niet mogelijk is. In dat geval dient te worden bezien of een aanpassing van het bouwplan of mogelijk andere oplossingen kunnen leiden tot het wel voldoen aan de parkeereis op eigen terrein.

Bij woningbouwontwikkelingen moet bij iedere oprit een loze leiding heeft voor het aanleggen van een laadpunt en moet minimaal het aantal parkeerplaatsen dat is vastgesteld in de Europese Energy Performance of Buildings Directive worden voorzien van laadinfrastructuur. Ook moet de positionering van alle parkeerplaatsen van de parkeereis voldoende ruimte bieden voor het realiseren van een laadpunt.

Fietsparkeerplaatsen dienen goed toegankelijk te zijn, nabij de entree (max. 25 m), op de begane grond. Bij niet grondgebonden complexen dient de fietsenstalling inpandig te worden gerealiseerd. Indien de fietsenberging op een verdieping wordt gerealiseerd, dient deze met een hellingbaan toegankelijk te zijn. De fietsenstalling dient te voldoen aan de eisen volgens de Stichting Fietsparkeur (zie www.fietsparkeur.nl) en er dient rekening gehouden te worden met verschillende fietstypes zoals bakfietsen en elektrische fietsen.

Stap 7) Vrijstelling kleine ontwikkelingen (alleen auto)

Voor kleine bouwontwikkelingen wordt geen parkeereis gesteld dat parkeren op eigen terrein opgelost moet worden. Kleine ontwikkelingen hebben in de regel een marginaal effect op een toename van de parkeerdruk in de omgeving. Onder kleine bouwontwikkelingen wordt verstaan ontwikkelingen met een (toename van de) parkeerbehoefte van maximaal 2 parkeerplaatsen. Als de (toename van de) parkeerbehoefte bij een bouwontwikkeling niet meer dan 2 parkeerplaatsen bedraagt op het maatgevend moment mag het parkeren worden opgelost door gebruik te maken van parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Dit geldt ongeacht de locatie van de ontwikkeling. Voorwaarde is wel dat er (aantoonbaar) voldoende restcapaciteit in de openbare ruimte is – zie stap 8.

Stap 8) Gebruik private parkeerplaatsen (alleen auto)

In sommige gevallen kan het fysiek onmogelijk of onwenselijk zijn om op het eigen terrein parkeergelegenheid te realiseren, maar bestaat wel de mogelijkheid om de parkeerbehoefte in de directe nabijheid van het bouwplan op te lossen door gebruik te maken van private parkeerplaatsen.

Als de normatieve parkeeropgave (incl. dubbelgebruik) aantoonbaar (deels of geheel) niet oplosbaar is binnen de contouren van de eigen ontwikkeling, is het mogelijk om een gedeelte van de normatieve parkeeropgave in private parkeervoorzieningen op te lossen door parkeerplaatsen te huren of te kopen. Hiervoor gelden een aantal voorwaarden:

- De parkeerplaatsen moeten binnen acceptabele loopafstand van de te realiseren functie(s) (zie bijlage 4)
- De parkeerplaatsen moeten, op ieder moment van de dag, toegankelijk zijn (rekening houdend met de openingstijden van private parkeervoorzieningen). Op het moment dat een parkeervoorziening niet toegankelijk is, vormt de betreffende voorziening geen geschikte parkeeroplossing
- De parkeerplaatsen moeten langjarig beschikbaar zijn voor de te faciliteren parkeerbehoefte van de te realiseren functie(s). De initiatiefnemer dient een bewijsstuk aan te leveren in de vorm van een koop- of huurovereenkomst met daarop het overeengekomen gebruik van het aantal plaatsen en de daarbij behorende gebruikstijden, de termijn (een periode van tenminste 10 jaar) en de mate van kettingsbeding. Daarnaast dient aangetoond te worden dat het aantal parkeerplaatsen dat benodigd is ook daadwerkelijk beschikbaar is (rapportage bezetting parkeervoorziening met data-analyse of parkeeronderzoek).

Alle met het voldoen aan de voorwaarden gemoeide kosten zijn voor rekening van de aanvrager van de omgevingsvergunning.

Stap 9) Benutten restcapaciteit omgeving (alleen auto)

Als de realisatie van de benodigde parkeerplaatsen binnen de contouren van de eigen ontwikkeling niet mogelijk is en de parkeerbehoefte middels een privaatrechtelijke overeenkomst niet elders kan worden gecompenseerd is het mogelijk om gebruik te maken van (structurele) restcapaciteit van parkeerplaatsen in de openbare ruimte. In sommige gevallen wordt een gedeelte van deze parkeerplaatsen (op bepaalde tijden) minder intensief gebruikt of staat zelfs leeg.

Hiervoor gelden een aantal voorwaarden:

- De parkeerplaatsen moeten binnen acceptabele loopafstand van de te realiseren functie(s) liggen (zie bijlage 4)
- De parkeerplaatsen moeten op die momenten dat ze benodigd zijn ook daadwerkelijk beschikbaar (en toegankelijk) zijn. Bij het beoordelen hiervan dient door en voor rekening van de initiatiefnemer een parkeeronderzoek te worden uitgevoerd (ten minste een 0-meting en een herhaalonderzoek/monitoringsonderzoek tijdens de maatgevende dagen en dagdelen van de week). De gemeente zal vervolgens aangeven of de door de initiatiefnemer benoemde parkeerplaatsen geschikt en beschikbaar zijn om (een deel van) de normatieve parkeeropgave te faciliteren. Eén van de toetsingscriteria daarbij is dat de

bezetting van de betreffende parkeerplaatsen, inclusief het beoogde gebruik van de door de initiatiefnemer te realiseren functies, niet hoger mag uitkomen dan 85%.

- De gemeente heeft altijd het recht om het toekennen van eventuele bestaande vrije capaciteit op parkeerplaatsen van de gemeente als oplossing voor de parkeeropgave van de initiatiefnemer te weigeren, bijvoorbeeld in relatie tot andere voorziene ontwikkelingen of ambities.

Belangrijk uitgangspunt daarbij is dat daarmee de parkeerdruk in de omgeving acceptabel blijft en de nieuwe ontwikkeling niet voor overlast mag zorgen.

Stap 9) Maatwerkoplossing (alleen auto)

In bijzondere gevallen zijn er ontwikkelingen denkbaar (met name in en rondom het centrum) waarbij het niet mogelijk is om parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren en waar geen beschikbaar alternatief in de omgeving (zowel private parkeerplaatsen als restcapaciteit in de openbare ruimte) kan worden gevonden. Dan kijken we naar maatwerkoplossingen. Bijvoorbeeld door afspraken te maken met een initiatiefnemer over het realiseren van extra parkeerplaatsen (inclusief de financiële verplichting die daarbij hoort) in de openbare ruimte of een parkeeroplossing op grotere loopafstand toe te staan. Het is aan de gemeente om mee te werken aan een dergelijke maatwerkoplossing.

Stap 10) Borgen parkeeroplossing (auto en fiets)

Wanneer de normatieve parkeerbehoefte voor een ontwikkeling (zie stap 1 t/m 5) kan worden opgelost (zie stappen 6 t/m 9) dan voldoet de aanvraag omgevingsvergunning aan het onderdeel 'parkeren'.

De resultaten en de daartoe gemaakte afspraken dienen nauwkeurig te worden vastgelegd in de omgevingsvergunning en eventuele overige overeenkomsten (o.a. anterieure overeenkomst), zodat de initiatiefnemer en zijn rechtsopvolger(s) aan de benoemde parkeeroplossing kan(kunnen) worden gehouden. Dit geeft de gemeente de mogelijkheid om altijd te kunnen controleren of de parkeeroplossing wordt gebruikt zoals is afgesproken.

De adressen die behoren tot bouwontwikkelingen waarvan het parkeren op eigen terrein en/of op privaat terrein wordt gerealiseerd, worden daarnaast opgenomen in een POET (Parkeren op eigen terrein) -overzicht. Aan deze adressen worden geen ontheffingen (of vergunningen) voor parkeren in de openbare ruimte verstrekt.

Registratie parkeren op eigen terrein (POET-lijst)

Het grootste deel van de parkeerplaatsen in de gemeente is op dit moment niet gereguleerd. Voor ontwikkelingen in ongereguleerd gebied heeft het vastleggen op de POET-lijst geen consequenties in de praktijk. Er is op die plekken immers geen ontheffing nodig om te kunnen parkeren. Op het moment dat de parkeerdruk in bepaalde delen van de gemeente te hoog oploopt, dan is uitbreiding van parkeerregulering mogelijk wel aan de orde. In dat geval komen deze adressen niet in aanmerking voor een parkeerontheffing of vergunning. Hiermee wordt geborgd dat, zodra ook in de omgeving van de ontwikkeling parkeerregulering wordt ingevoerd, grip wordt gehouden op de parkeerdruk. Parkeren op eigen terrein wordt hiermee gestimuleerd en afgedwongen zodat er voldoende parkeerplaatsen beschikbaar blijven voor doelgroepen die afhankelijk zijn van parkeerplaatsen in de openbare ruimte.

Stap 11) Buffercapaciteit na toepassen mobiliteitscorrectie (stap 4; auto)

Indien gebruik wordt gemaakt van mobiliteitscorrectie(s) (stap 4), dan dient de ontwikkelaar het ruimtelijk mogelijk te houden om het verschil tussen de normatieve parkeerbehoefte na stap 3 en de gecorrigeerde parkeerbehoefte na stap 4 alsnog te kunnen realiseren in de toekomst. Dit kan door bijvoorbeeld groenstroken te realiseren, die omgebouwd kunnen worden naar parkeerplaatsen. Deze zogenaamde buffercapaciteit wordt voor 10 jaar bestemd als verkeer. Als het na deze 10 jaar niet nodig is geweest om hier parkeerplaatsen van te maken, dan wordt deze ruimte automatisch bestemd als groen. Deze buffercapaciteit voorkomt dat zich in de toekomst een parkeerknelpunt kan voordoen dat niet ruimtelijk kan worden opgelost.

BIJLAGE 4 – PARKEERNORMEN, AANWEZIGHEID EN LOOPAFSTANDEN

Parkeernormen

Functie	Gemeente De Ronde Venen				Abcoude		Aandeel bezoekers
	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Kern	Buitengebied	
1. Winkelen en boodschappen (per 100m² bvo)							
Bouwmarkt	Nvt	1,45	1,95	2,45	1,5	2	87
Tuincentrum	Nvt	2,25	2,55	2,85	2,3	2,6	89
Groencentrum	Nvt	2,25	2,55	2,85	2,3	2,6	89
Bruin- en witgoedzaken	3,95	5,8	7,85	9,25	5,8	7,9	92
Woonwarenhuis (zeer groot)	Nvt	Nvt	5,05	5,15	5,1	5,1	95
Kringloopwinkel	Nvt	1,25	1,85	2,25	1,3	1,9	89
Woonwarenhuis/woonwinkel	1,25	1,65	1,85	1,95	1,7	1,9	91
Meubel/woonboulevard	Nvt	2,05	2,35	Nvt	2,1	2,4	93
Winkelboulevard	Nvt	3,75	4,15	Nvt	3,8	4,2	94

Outletcentrum	Nvt	9,2	10,1	10,4	9,2	10,1	94
Buurtsupermarkt	1,9	2,7	3,5	Nvt	2,7	3,5	89
Discountsupermarkt	3,3	4,9	6,5	Nvt	4,9	6,5	96
Fullservice supermarkt (laag en middellaag prijsniveau)	3,1	4,7	5,4	Nvt	4,7	5,4	93
Fullservice supermarkt (middelhoog en hoog prijsniveau)	3,6	4	4,9	Nvt	4	4,9	93
Grote supermarkt	6	6,9	7,7	Nvt	6,9	7,7	84
Groothandel in levensmiddelen	Nvt	6,4	5,75	Nvt	6,4	5,8	80
Binnenstad of hoofdwinkel (stads)centrum 20.000–30.000 inwoners	3,3	Nvt	Nvt	Nvt	-	-	82
Buurt- en dorpscentrum	Nvt	3,1	3,7	Nvt	3,1	3,7	72
Wijkcentrum (klein)	Nvt	3,7	4,5	Nvt	3,7	4,5	76
Wijkcentrum (gemiddeld)	Nvt	4,4	5,1	Nvt	4,4	5,1	79
Wijkcentrum (groot)	Nvt	4,8	5,7	Nvt	4,8	5,7	81
Weekmarkt (1)	0,195	0,195	0,195	Nvt	0,2	0,2	85

Functie	Gemeente De Ronde Venen				Abcoude		Aandeel bezoekers
	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Kern	Buitengebied	
2. Sport, cultuur en ontspanning (per 100 m2 bvo)							
Bowlingcentrum	1,6	2,3	2,8	2,8	1,6	2,8	89
Biljartcentrum	0,85	1,15	1,35	1,75	0,9	1,4	87
Fitnessstudio/sportschool	1,4	3,4	4,8	5,5	1,4	4,8	87
Fitnesscentrum	1,7	4,5	6,3	7,4	1,7	6,3	90
Dansstudio	1,6	3,9	5,5	7,4	1,6	5,5	93
Golfbaan (18 holes) – per baan 60ha	nvt	nvt	96	118,3	nvt	96	98
Golfoefencentrum – per centrum	nvt	nvt	51,1	56,2	nvt	51,1	93
Sporthal	1,55	2,15	2,85	3,45	1,6	2,9	96
Sportzaal	1,15	1,95	2,75	3,55	1,2	2,8	94
Kunstijsbaan (kleiner dan 400m)	1,25	1,55	1,85	2,05	1,3	1,9	98

Kunstijsbaan (400 meter)	nvt	2,25	2,55	2,75	nvt	2,6	98
Indoorspeeltuin(kinderspeelhal) gemiddeld en kleiner	3,1	3,9	4,7	5,1	3,1	4,7	97
Idem, groot	3,7	4,6	5,6	6,1	3,7	5,6	98
Idem, zeer groot	3,9	4,9	5,8	6,4	3,9	5,8	98
Tennishal	0,3	0,4	0,5	0,5	0,3	0,5	87
Squashhal	1,6	2,4	2,7	3,2	1,6	2,7	84
Zwembad, overdekt (per 100m2 bassin)	nvt	10,7	11,5	13,3	nvt	11,5	97
Zwembad, openlucht (per 100m2 bassin)	nvt	10,1	12,9	15,8	nvt	12,9	99
Wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)	nvt	nvt	9,3	10,3	nvt	9,3	99
Sauna, hammam	2,5	4,6	6,7	7,3	2,5	6,7	99
Bibliotheek	0,45	0,75	1,15	1,35	0,5	1,2	97
Bioscoop	3,2	8	11,2	13,7	3,2	11,2	94
Filmtheater/filmhuis	2,6	5,3	7,9	9,9	2,6	7,9	97
Theater/schouwburg	7,4	8	9,8	12	7,4	9,8	87
Musicaltheater	2,9	3,4	4	5,1	2,9	4	86
Casino	5,7	6,1	6,5	8	5,7	6,5	86
Volkstuin	nvt	1,25	1,35	1,45	nvt	1,4	100
Attractie- en pretpark per ha netto terrein	8	8	8	Nvt	8	8	99
Dierenpark	8	8	8	nvt	8	8	99
Jachthaven (per ligplaats)	0,6	0,6	0,6	nvt	0,6	0,6	nvt
Manege – per box	nvt	nvt	nvt	0,4	-	-	90
Museum	0,6	0,8	1,1	Nvt	0,6	1,1	95
Stadion (per zitplaats)	0,12	0,12	0,12	Nvt	0,1	0,12	99
Sportveld (per ha netto terrein)	20	20	20	Nvt	20	20	95

	Gemeente De Ronde Venen				Abcoude		Aandeel bezoekers
Functie	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Kern	Buitengebied	
3. Horeca en (verblijfs)recreatie							

Bungalowpark (huisjescomplex) – per bungalow	Nvt	Nvt	1,7	2,1	Nvt	1,7	91
Camping (kampeerterrein) – per standplaats	Nvt	Nvt	Nvt	1,2	-	-	90
1*hotel – per 10 kamers	0,4	0,8	2,4	4,5	0,4	2,4	77
2*hotel – per 10 kamers	1,45	2,25	4,05	6,25	1,5	4,1	80
3*hotel – per 10 kamers	2,1	3,3	5	6,8	2,1	5	77
4*hotel – per 10 kamers	3,4	5,1	7,2	9	3,4	7,2	73
5*hotel – per 10 kamers	5,3	7,9	10,6	12,8	5,3	10,6	65
Discotheek	6,9	13,9	20,8	20,8	6,9	20,8	99
Café/bar/cafetaria	5	5	6	nvt	5	6	90
Restaurant	9	9	13	nvt	9	13	80
Evenementenhal/beursgebouw /congresgebouw	5,5	6,5	8,5	nvt	5,5	8,5	99

4. Gezondheid en (sociale) voorzieningen

Huisartsenpraktijk (centrum) (2)	2,05	2,45	2,95	3,25	2,1	3	57
Fysiotherapiepraktijk (centrum) (2)	1,25	1,45	1,75	1,95	1,3	1,8	57
Consultatiebureau (2)	1,35	1,55	1,85	2,15	1,4	1,9	50
Gezondheidscentrum (2)	1,55	1,85	2,15	2,45	1,6	2,2	55
Consultatiecentrum voor ouderen (2)	1,3	1,6	1,9	2,2	1,3	1,9	38
Tandartsenpraktijk (-centrum) (2)	1,55	1,85	2,35	2,65	1,6	2,4	47
Apotheek (per apotheek)	2,25	2,75	3,15	Nvt	2,3	3,2	45
Ziekenhuis – per 100 m2 bvo	1,4	1,6	1,7	2	1,4	1,7	29
Crematorium (per (deels) gelijktijdige plechtigheid)	nvt	nvt	30,1	30,1	nvt	30,1	99
Begraafplaats (per (deels) gelijktijdige plechtigheid)	nvt	nvt	31,6	31,6	nvt	31,6	97
Penitentiaire inrichting (per 10 cellen)	1,65	2,15	3,25	3,65	1,7	3,3	37
Religiegebouw (per zitplaats)	0,15	0,15	0,15	nvt	0,2	0,2	Nvt
Verpleeg- en verzorgingstehuis (per wooneenheid)	0,6	0,6	0,6	nvt	0,6	0,6	60

Gemeente De Ronde Venen

Abcoude

Aandee
bezoek

Functie	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Kern	Buitengebied	
5. Onderwijs							
Kinderdagverblijf (crèche) – per 100m ²	1	1,2	1,4	1,5	1	1,4	0
Basisschool – per leslokaal	0,75	0,75	0,75	0,75	0,8	0,8	0
Middelbare school – per 100 leerlingen	3,7	4,5	4,9	4,9	3,7	4,9	11
ROC – per 100 leerlingen	4,7	5,4	5,8	5,9	4,7	5,8	7
Hogeschool – per 100 studenten	9,3	10	10,7	10,9	9,3	10,7	72
Universiteit – per 100 studenten	13,2	15,2	16,5	16,8	13,2	16,5	48
Avondonderwijs – per 10 studenten	4,5	5,6	6,8	10,5	4,5	6,8	95
6. Wonen (per woning)							
Koop, vrijstaand	1,8	1,9	2,2	2,4	1,8	2,2	0,3
Koop, twee-onder-een-kap	1,7	1,8	2,1	2,2	1,7	2,1	0,3
Koop, tussen/hoek	1,5	1,7	1,9	2	1,6	1,9	0,3
Koop, etage, goedkoop ¹	1,3	1,4	1,6	1,6	1,3	1,6	0,3
Koop, etage, midden ²	1,4	1,6	1,8	1,9	1,4	1,8	0,3
Koop, etage, duur ³	1,6	1,7	2	2,1	1,6	2	0,3
Huur, etage, midden/goedkoop ⁴	1,1	1,2	1,4	1,4	1,1	1,4	0,3
Huur, etage, duur ⁵	1,4	1,6	1,8	1,9	1,4	1,8	0,3
Huurhuis, sociale huur ⁶	1,3	1,4	1,6	1,6	1,3	1,6	0,3
Huurhuis, vrije sector	1,5	1,7	1,9	2	1,5	1,9	0,3
Kamerverhuur – per kamer	0,55	0,65	0,7	0	0,6	0,7	0,2
Kamerverhuur, studenten, niet-zelfstandig – per kamer	0,25	0,25	0,25	0	0,2	0,2	0,2
Aanleunwoning/serviceflat	1,05	1,1	1,1	1,2	1	1,1	0,3
7. Werken							
Kantoor (zonder baliefunctie)	1,55	1,95	2,05	2,55	1,6	2,1	5
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	2,05	2,35	2,85	3,55	2,1	2,9	20
Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	1,55	1,95	2,35	2,35	1,6	2,4	5
Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief	0,65	0,85	1,05	1,05	0,7	1,1	5

(loods, opslag, transportbedrijf)								
Bedrijfsverzamelgebouw	1,25	1,55	1,85	1,95	1,3	1,9	Nvt	

Tabel 5 – Parkeernormen – (1) Per m1 kraam, betreft globale cijfers – (2) Per behandelkamer

1 Bedrag van maximaal €200.000 (prijspeil 2023)

2 Bedrag van €200.000 tot €355.000 (prijspeil 2023)

3 Bedrag van minimaal €335.000 (prijspeil 2023)

4 Maandelijks huurbedrag van €808,06 tot €1.000 (prijspeil 2023)

5 Maandelijks huurbedrag van minimaal €1.000 (prijspeil 2023)

6 Maandelijks huurbedrag van maximaal €808,06 (sociale huurgrens 2023; prijspeil 2023)

Aanwezigheidspercentages

	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koopavond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Z n
Woning bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	7
Woning bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	80%	7
Kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	0%	5%	0%	0%	0
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	0%	0%	0
Detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	100%	0%	0
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	100%	0%	0
Supermarkt	30%	60%	40%	0%	80%	100%	40%	0
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	100%	100%	100%	7
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	50%	100%	25%	1
Bioscoop/theater/ podium/enzovoort	5%	25%	90%	0%	90%	40%	100%	4
Sociaal medisch: arts/therapeut/consultatiebureau	100%	75%	10%	0%	10%	10%	10%	1
Verpleeghuis/verzorgingstehuis	100%	100%	50%	25%	50%	100%	100%	1
Ziekenhuis: patiënten inclusief bezoekers	60%	100%	60%	5%	60%	60%	60%	6
Ziekenhuis: medewerkers	75%	100%	40%	25%	40%	40%	40%	4
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0
Avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	100%	0%	0%	0

Tabel 6 – Aanwezigheidspercentages

Loopafstanden

Functie	Dorpen	Buitengebied
Wonen: bewoners	400	100
Wonen: bezoekers	400	250

Winkelen	400	400
Werken	600	600
Ontspanning	500	500
Gezondheidszorg	100	100
Onderwijs	100	100

Tabel 7 – Acceptabele loopafstanden (in meters)

BIJLAGE 5 – FIETSPARKEERNORMEN

Woningen	Locatie	Fietsparkeernorm	Per eenheid
Rij- en vrijstaande woning		6,0	woning
Appartement (met fietsenberging)*		3,0	woning
Appartement (zonder fietsenberging)		1,0	woning
Studentenhuis		1,0	kamer
Woningen bezoekers		1,0	woning

*Bij appartement met berging is de fietsparkeernorm exclusief de berging zelf

Kantoor	Locatie	Fietsparkeernorm	Per eenheid
Kantoor (personeel)	Centrum en schil	3,5	100 m2 bvo
	Rest bebouwde kom	2,5	
Kantoor (bezoekers)		8,0	Balie

Winkelen en boodschappen	Locatie	Fietsparkeernorm	Per eenheid
Winkelcentrum		4,0	100m2 bvo
Supermarkt		4,3	100m2 bvo
Bouwmarkt		0,4	100m2 bvo
Tuincentrum		0,4	100m2 bvo

Sport, Cultuur & Ontspanning	Locatie	Fietsparkeernorm	Per eenheid
------------------------------------	---------	------------------	-------------

Bibliotheek		5,0	100m2 bvo
Bioscoop	Centrum	12,0	100m2 bvo
	Schil centrum	7,0	
	Rest	2,2	
Fitness	Centrum	8,5	100m2 bvo
	Schil centrum	5,8	
	Rest	3,0	
Museum		1,4	100m2 bvo
Sporthal*		3,9	100m2 bvo
Sportveld		85,0	ha netto terrein
Sportzaal*		6,2	100m2 bvo
Stadion		14,0	100 zitplaatsen
Stedelijke evenement		50,0	100 bezoekers
Theater	Centrum	38,0	100 zitplaatsen
	Schil centrum	33,0	
	Centrum	28,0	
Zwembad (openlucht)		43,0	100 m2 bassin
Zwembad (overdekt)		32,0	bassin

Horeca en verblijfsrecreatie	Locatie	Fietsparkeernorm	Per eenheid
Fastfoodrestaurant	Centrum en schil	35,0	100m2
	Rest bebouwde kom	10,0	
Restaurant (eenvoudig)		20,0	100m2
Restaurant (luke)		4,0	100m2
Café		10,0	100m2

Gezondheidszorg en maatschappelijke voorzieningen	Locatie	Fietsparkeernorm	Per eenheid
Apotheek (bezoekers)		10,0	Locatie

Apotheek		7,0	Locatie
Begraafplaats/ crematorium		8,0	(Deels) gelijktijdige plechtigheid
Gezondheidscentrum (bezoekers)		3,0	100m2 bvo
Gezondheidscentrum (medewerkers)		0,7	100m2 bvo
Kerk/moskee		62,0	100 zitplaatsen
Ziekenhuis (bezoekers)		0,6	100m2 bvo
Ziekenhuis (medewerkers)		0,8	100m2 bvo

Onderwijs	Schoolgrootte	Fietsparkeernorm	Per eenheid
Basisschool (leerlingen)	< 250 leerlingen	5,0	10 leerlingen
	250 tot 500 leerlingen	5,8	
	> 500 leerlingen	7,2	
Basisschool (medewerkers)		0,7	10 leerlingen
Middelbare school (leerlingen)		16,0	100m2 bvo
Middelbare school (medewerkers)	Centrum	1,1	100m2 bvo
	Schil centrum	0,9	100m2 bvo
	Rest bebouwde kom	0,7	100m2 bvo
ROC (leerlingen)		14,0	100m2 bvo
ROC (medewerkers)		1,0	100m2 bvo

1
Aanschaf en gebruik van de elektrische fiets (2022). Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

2
Bron: Mobiliteitsvisie De Ronde Venen, raadsbijeenkomst 3 maart 2021

3
Jorritsma, P., Witte, J., González, M. & Hamersma, M. (2021). Deelauto- en deelfietsmobiliteit in Nederland. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

4
Bron: Verblijfstoerisme in Nederland in 2023 (<https://www.nbtic.nl/nl/site/download/download-toelichting-bij-verwachting-verblijfstoerisme-in-nederland-in-2023.htm?disposition=inline>)

5
Bron: Visie verblijfsrecreatie (2020)

6
<https://www.crow.nl/downloads/pdf/mobiliteit/toepassen-stomp.aspx>

7
CROW-KpVV publicatie Inzicht in acceptabele loopafstanden