

## COMMISSIE BEHEER EN VERKEER

griffier van de raadscommissie  
martijn.kest@griffie.groningen.nl  
tel 050-367 7726

### VERGADERSTUK

vergaderdatum: 11 oktober 2006

onderwerp: Nota Parkeernormen

Aan de Raad,

Bijgevoegd treft u aan de nota "Toepassing van parkeernormen in de bouwverordening van de gemeente Groningen", kortweg "Nota Parkeernormen".

Aanleiding voor het samenstellen van deze nota is de behoefte aan helderheid en duidelijkheid omtrent de toepassing van parkeernormen bij bouwaanvragen. Er bestaan geen landelijk voorgeschreven normen voor parkeerplaatsen. Wel zijn er richtlijnen voor het toepassen van parkeernormen (Aanbevelingen Stedelijke Verkeers- en Vervoers-richtlijnen 2004), het ASVV.

De gemeente Groningen heeft de ASVV-normen wel als uitgangspunt genomen bij het samenstellen van voorliggende nota. In de ASVV-normen wordt echter veelal met bandbreedtes gewerkt. Dit leidt bij de beoordeling van bouwaanvragen vaak tot discussie omdat er geen éénduidige lijn werd gevolgd door de gemeente bij de beoordeling van de betreffende bouwaanvraag. Het gevolg hiervan was vaak dat de aanvrager van de bouwvergunning naar de rechter stapte. Dit is voor beide partijen (aanvrager bouwvergunning en de gemeente) geen plezierige situatie.

Doel van de "Nota Parkeernormen" is om de toepassing van de parkeernormen inzichtelijker te maken en tot een voor betrokkene transparante toetsing van de bouwaanvraag te komen. De "interpretatieruimte" die er bij de toepassing van de ASVV-normen aanwezig was, is door toepassing van eenduidige normering verdwenen. De "Nota Parkeernormen" is in de praktijk inmiddels enige keren getoetst om te zien of de normen hanteerbaar zijn. Zowel van de kant van de bouwaanvrager als van de gemeente is gebleken dat men tevreden is met de "werkbaarheid" van de nota.

Het is belangrijk om op te merken dat de in de "Nota Parkeernormen" opgenomen normering in lijn is met het ASVV en daarvan een nadere (locale) specificering vormt. Het is dus niet zo dat de gemeente een "andere normering" dan landelijk wordt toegepast hanteert. De normen zijn dus niet nieuw maar de feitelijke toepassing van de normen is meer specifiek op de Groningse situatie afgestemd en vormt de objectivering van de feitelijke situatie in Groningen. De "Nota Parkeernormen" vormt daarvan de vertaling. Bij deze vertaling is o.a. rekening gehouden met het feit dat in Groningen het autobezit gemiddeld lager is dan landelijk en Groningen een hoog fietsaandeel heeft. Ook kent de stad een groot aantal studenten (40.000).

**Toepassing**

Ruimte is in onze stad op veel plaatsen een schaars goed, waarbij de belangen van wonen, werken, winkelen, recreëren, verkeer en parkeren op een goede manier moeten worden afgewogen. Daarbij moeten altijd keuzes worden gemaakt. De ruimte die aan parkeren wordt toegekend, is gebaseerd op parkeernormen.

In de afgelopen jaren is veel discussie gevoerd over de toepassing van parkeernormen bij de beoordeling van bouwaanvragen, omdat niet altijd dezelfde normen worden gehanteerd wanneer het een vergelijkbaar project betreft. Bovendien zijn de parkeernormen, zoals in het ASVV opgenomen, voorzien van bandbreedtes (minimum en maximum normen).

Om te voorkomen dat parkeernormen op verschillende wijzen worden geïnterpreteerd en willekeurig zou kunnen ontstaan bij de toepassing van parkeernormen bij de beoordeling van een bouwaanvraag, is het noodzakelijk dat de gemeente een eenduidige beleidslijn hanteert. Hierdoor wordt onduidelijkheid voorkomen en worden de bouwplannen op een heldere én éénduidige manier beoordeeld. Dit voorkomt discussie bij individuele beoordelingen en doet recht aan de beginselen van rechtszekerheid en rechtsgelijkheid. Dit maakt het besluit juridisch beter houdbaar. Bovendien hoeft na vaststelling van de nota niet meer per bouwaanvraag uitvoerig te worden toegelicht hoe de parkeernormen tot stand zijn gekomen. Hiervoor kan naar deze nota worden verwezen.

Wij vinden dat parkeren een nadrukkelijke rol moet spelen bij de beoordeling van een bouwaanvraag. Deze nota heeft dan ook als doel om de toepassing van de parkeernormen inzichtelijker te maken, zodat het voor burgers, bedrijven en ontwikkelaars duidelijk is welke normen gehanteerd worden bij de betreffende bouwaanvraag. In deze nota wordt het systeem met bandbreedtes uit het ASVV niet meer gehanteerd. De normen die in deze nota staan vermeld zijn afgestemd op de Groningse situatie en bieden ten opzichte van de ASVV-normering maatwerk voor bouwplannen die in de gemeente Groningen gerealiseerd moeten worden.

Bijlage 1 van de “Nota Parkeernormen” bevat de normen zoals deze na vaststelling van de nota gehanteerd gaan worden.

### **Indeling en status van de nota**

Deze nota is uit twee onderdelen opgebouwd: een deel waarin de normering (inhoudelijk) wordt vastgesteld (zie daarvoor de bijlagen) en een deel waarin het proces wordt beschreven hoe met de normen zal worden omgegaan.

#### *flexibiliteit toepassing parkeernormen*

In de nota zijn twee niveau's onderscheiden waarbij flexibel met de toepassing van parkeernormen kan worden omgegaan.

1. Er zijn andere verkeerskundig relevante omstandigheden die invloed op de parkeerbehoefte hebben waarmee de nota geen rekening is gehouden. In dat geval kan via de zogenaamde inherente afwijkingsbevoegdheid gemotiveerd een andere parkeernorm gehanteerd worden. Gezien de zorgvuldige samenstelling van deze nota verwachten wij niet dat dit zich vaak zal voordoen.
2. Er zijn andere dan verkeerskundig relevante argumenten van belang om niet in de vereiste parkeerbehoefte te voorzien. Dit betreft andere beleidsvelden zoals economie, wonen, ruimte en milieu. In dat geval kan er een belangenafweging worden gemaakt tussen de (verkeerskundige) parkeerbehoefte en de andere belangen. Die andere belangen kunnen dan aanleiding geven om niet in de berekende parkeerbehoefte te voorzien. Deze afweging valt buiten het kader van deze nota. Wel bevat de nota een beschrijving van het proces rond deze afweging.

Deze nota heeft alleen betrekking op de verkeerskundige aspecten van parkeren; dit betreft de parkeernormen en de parkeerbehoefte. Wanneer de parkeerbehoefte berekend is kan vervolgens het verband worden gelegd met de invulling van de (schaarse) ruimte.

De in deze nota beschreven parkeernormen zijn gebaseerd op de huidige situatie en de voor de komende jaren voorziene ontwikkelingen. Daarbij is uitgegaan van een periode van 5 á 8 jaar. Het is van belang dat de werking van deze nota wordt geactualiseerd, aan de hand van nieuwe ontwikkelingen en inzichten. Ook is het noodzakelijk om de uitwerking van de nota te evalueren en eventueel aan te passen aan gewijzigde omstandigheden. De resultaten van deze evaluatie kunnen aanleiding zijn om de parkeernormen aan te passen.

### **Inspraak**

Het vorige college heeft de “Nota Parkeernormen” vastgesteld en voor inspraak vrijgegeven. Gedurende de periode van 30 maart tot 28 april 2006 is aan burgers, bedrijven etc. de gelegenheid geboden om een schriftelijke inspraakreactie in te dienen bij het College. Van deze mogelijkheid heeft slechts één burger gebruik gemaakt. De inspraakreactie en de beantwoording zijn als bijlage 2 bij dit raadsvoorstel gevoegd. De door inspreker gestelde vragen en geplaatste opmerkingen zijn voor ons geen aanleiding de nota aan te passen c.q. te herzien. De beantwoording van de vragen en opmerkingen zoals in bijlage 2 is opgenomen, doet hieraan in voldoende mate recht.

Op grond van vorenstaande stellen wij voor om te besluiten:  
De “Nota Parkeernormen” vast te stellen.

# **TOEPASSING van PARKEERNORMEN in de BOUWVERORDENING van de GEMEENTE GRONINGEN**

## **INHOUD**

- 1. Inleiding**
- 2. Ontbreken voorgeschreven normering voor parkeerplaatsen**
- 3. Huidige ontwikkelingen: stijging parkeerdruk**
- 4. Eenduidige parkeernormen gemeente Groningen**
- 5. Uitgangspunten voor parkeernormen**
- 6. Welke stappen worden doorlopen bij het toepassen van de parkeernormen**
- 7. Nadere toelichting bij de stappen:**
  - a. bepalen van de parkeerbehoefte
  - b. inspanningsverplichting
  - c. alternatieven
  - d. parkeren in de openbare ruimte
  - e. belangenafweging
- 8. Uitwerking parkeernormen**

## **BIJLAGEN**

- 1. Parkeernormen**
  1. Woningen
  2. Werkgelegenheid
  3. Winkels
  4. Onderwijsvoorzieningen
  5. Gezondheidsinstellingen
  6. Horeca
  7. Sociaal culturele voorzieningen
  8. Sportvoorzieningen
  9. Overige voorzieningen
- 2. Kaart met gebieden**
- 3. Aanwezigheidspercentages**
- 4. Toelichting begrippen**
- 5. Autobezit in de gemeente Groningen**

**Groningen, Dienst RO/EZ  
afd. verkeer en vervoer**

**26 september 2006**



# TOEPASSING van PARKEERNORMEN in de BOUWVERORDENING van de GEMEENTE GRONINGEN

## 1. Inleiding

Verkeer vormt een belangrijk onderdeel van de Groninger samenleving. Zonder auto's, fietsen, bussen en voetgangers zou de stad Groningen niet functioneren en staat de samenleving letterlijk en figuurlijk stil. Voor verkeer zijn wegen, fietspaden, busbanen, trottoirs en parkeerplaatsen nodig. Over parkeren van auto's vindt vaak discussie plaats. Er is altijd te weinig parkeerruimte en de beschikbare parkeerruimte is te duur.

Naast parkeerplaatsen vinden we in Groningen ook andere zaken belangrijk: schone lucht, een autoluwe binnenstad, gezellige winkelstraten en speelruimte voor kinderen. Ook willen we niet alle groenvoorzieningen opofferen voor meer parkeerplaatsen.

Ruimte is in onze stad op veel plaatsen een schaars goed, waarbij de belangen van wonen, werken, winkelen, recreëren, verkeer en parkeren op een goede manier moeten worden afgewogen. Daarbij moeten altijd keuzes worden gemaakt. De ruimte die aan parkeren wordt toegekend is gebaseerd op parkeernormen.

### **Parkeernorm en parkeerbehoefte**

Een bouwplan moet getoetst worden aan een parkeernorm wanneer er sprake is van nieuwbouw, van verbouw van een bestaand object of van een functieverandering.

### **Parkeernorm**

Een parkeernorm is een getal waarmee de parkeerbehoefte wordt berekend. Ofwel: met een parkeernorm wordt een objectieve berekening gemaakt van het aantal parkeerplaatsen bij een bepaalde functie van een gebouwde voorziening (woning, winkel, bedrijf, kantoor). Bijvoorbeeld één parkeerplaats per woning of 100 parkeerplaatsen voor een winkelcentrum van 11.000 m<sup>2</sup>.

### **Parkeerbehoefte**

De parkeerbehoefte wordt bepaald door de parkeernorm te combineren met het aantal te

In de afgelopen jaren is gebleken dat er veel discussie ontstaat over parkeernormen. Parkeren moet een nadrukkelijker toets zijn bij een bouwproject. Deze nota heeft als doel om de toepassing van de parkeernormen inzichtelijker te maken, zodat het voor burgers, bedrijven en ontwikkelaars duidelijk is welke normen gehanteerd worden bij de betreffende bouwaanvraag.

### **Indeling van de nota**

Deze nota is uit twee onderdelen opgebouwd: een deel waarin de normering wordt vastgesteld (zie bijlagen) en een deel waarin het proces wordt beschreven hoe met de normen moet worden omgegaan. In deze nota wordt ingegaan op het ontbreken van wettelijk vastgestelde en voorgeschreven parkeernormen (hoofdstuk 2), vervolgens wordt ingegaan op de huidige ontwikkelingen op dit gebied (hoofdstuk 3). Daarna worden de uitgangspunten voor parkeernormen beschreven die in verschillende situaties kunnen worden toegepast (hoofdstuk 5) en bevat de nota een stappenplan. In het stappenplan wordt beschreven op welke wijze de normen moeten worden toegepast (hoofdstuk 7). Tenslotte wordt in bijlage 1 een uitwerking van de parkeernormen gepresenteerd in de vorm van tabellen, waarmee het aantal parkeerplaatsen is vast te stellen bij diverse voorzieningen en objecten.

Deze nota heeft alleen betrekking op de verkeerskundige aspecten van parkeren; dit betreft de parkeernormen en de parkeerbehoefte. Wanneer de parkeerbehoefte berekend is kan vervolgens het verband worden gelegd met de invulling van de (schaarse) ruimte.

Bij de uiteindelijke belangenafweging met betrekking tot het parkeren worden de verkeerskundige overwegingen met andere beleidsvelden (economie, wonen, ruimte en milieu) in verband gebracht. Deze afweging valt buiten het kader van deze nota. Wel bevat de nota een beschrijving van het proces rond deze afweging.

## 2. Ontbreken voorgeschreven normering voor parkeerplaatsen

Er bestaat geen landelijk voorgeschreven normering voor parkeerplaatsen. Wel zijn er richtlijnen voor het toepassen van parkeernormen (Aanbevelingen Stedelijke Verkeers- en Vervoers-richtlijnen 2004), het zogenaamde ASVV. Deze richtlijnen zijn ontwikkeld door het kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte CROW.

In de praktijk is vastgesteld dat de huidige ASVV-normen die de gemeente tot op heden hanteert, niet in alle gevallen voldoen. Parkeren staat niet op zichzelf maar vormt onderdeel van de (binnen)stedelijke ontwikkeling. Daarnaast spelen specifieke Groningse omstandigheden een rol bij de toepassing van landelijke parkeernormen bij bouwplannen: Groningen is een fietsstad (meer dan de helft van alle verplaatsingen wordt per fiets gemaakt) en Groningen kent een compacte (binnen)stad: 80% van alle arbeidsplaatsen in de stad is in een gebied van 2 km. rond de binnenstad gesitueerd. Groningen kent een relatief jonge bevolking (45% is jonger dan 30 jaar) en vervult een belangrijke verzorgingsfunctie voor de regio.

Dit betekent dat het parkeerbelang afgewogen moet worden tegen andere belangen die een rol spelen bij de beoordeling van bouwprojecten; de huidige ASVV-normen voorzien hierin niet.

De gemeente Groningen heeft de ASVV-normen wel als uitgangspunt genomen en toegepast op de Groningse situatie. Deze nota vormt daarvan het resultaat. De in deze nota opgenomen normering is in lijn met het ASVV en vormt daarvan een nadere (locale) specificering. Doordat in Groningen het autobezit gemiddeld lager is dan landelijk en Groningen een hoog fietsaandeel heeft, leidt dit in z'n algemeenheid tot lagere parkeernormen per functie.

### Toepassing

De parkeernormen zoals in het ASVV opgenomen zijn voorzien van bandbreedtes (minimum en maximum normen). Dat schept onduidelijkheid, bijvoorbeeld bij de beoordeling van bouwaanvragen. In deze nota wordt het systeem met bandbreedtes uit het ASVV niet meer gehanteerd. De normen die in deze nota worden gehanteerd zijn afgestemd op de Groningse situatie en bieden als zodanig maatwerk voor bouwplannen die in de gemeente Groningen gerealiseerd moeten worden.

In de tabel horeca (tabel 6) zijn wel minimum en maximum normen opgenomen. Deze hebben betrekking op de hierboven omschreven situaties waarbij er wel of geen sprake is van een goede bereikbaarheid per alternatieve vervoerswijze (fiets, openbaar vervoer).

De parkeernormen zoals in deze nota staan vermeld zijn gebaseerd op een aantal bronnen:

- ASVV 2004
- parkeernota's (normen) van andere gemeenten, zoals 's Hertogenbosch, Arnhem, Breda en Amersfoort
- literatuuronderzoek
- ervaringsgegevens
- informatie van de Kamer van Koophandel, Hoofdbedrijfschap Detailhandel, Groningen City Club
- informatie vanuit diverse afdelingen van de Dienst RO/EZ: wonen, beleidsontwikkeling, EZ, vastgoed, projecten, verkeer en vervoer, ruimtelijke plannen, stadsdeelcoördinatie.

De in deze nota opgenomen parkeernormen zijn gebaseerd op de op dit moment bekende feiten. Er kunnen zich omstandigheden voordoen die aanleiding zijn om van de normen in deze nota af te wijken. Een goede motivering daarbij is essentieel.

In artikel 4:84 van de Algemene wet bestuursrecht is geregeld dat gehandeld wordt conform een vastgestelde beleidsregel tenzij, wegens bijzondere belangen, de gevolgen van toepassing onevenredig zouden zijn met de door de beleidsregel te dienen doelen. In dat geval is er dus de mogelijkheid om

van de beleidsregel af te wijken. Deze regeling is ook van toepassing op deze nota en geeft voldoende ruimte om in evidente gevallen maatwerk te kunnen leveren.

### 3. Huidige ontwikkelingen: stijging parkeerdruk

Het verkeer wordt steeds drukker. Er komen ieder jaar meer auto's en die vragen om een parkeerplaats. De binnenstad trekt steeds meer bezoekers en ook het wonen in de binnenstad wordt populairder. Dit leidt tot toename van de vraag naar parkeerruimte. Bovendien hebben steeds meer mensen twee of soms nog meer auto's. Al deze auto's moeten een plekje hebben. Gevolg hiervan is dat de parkeerdruk in bepaalde gebieden stijgt, hetgeen in veel gevallen leidt tot klachten van bewoners.

Ook bij functieverandering (een leegstaand pakhuis wordt verbouwd tot een appartementencomplex), verbouw (de winkel breidt uit) of inbreiding (nieuwe woningen op een braakliggend stukje grond) wordt de kans steeds groter dat er door omwonenden bezwaar wordt gemaakt tegen de bouwplannen omdat er meer auto's komen die ergens moeten parkeren in de bestaande ruimte. Een gevolg van al deze ontwikkelingen is dat het parkeren een steeds prominentere rol speelt bij de beoordeling van bouwprojecten.



De in deze nota beschreven parkeernormen zijn gebaseerd op de huidige situatie en de voor de komende jaren voorziene ontwikkelingen. Daarbij is uitgegaan van een periode van 5 à 8 jaar. Het is van belang dat de werking van deze nota wordt geactualiseerd, als gevolg van nieuwe ontwikkelingen en inzichten. Ook is het noodzakelijk om de uitwerking van de nota te evalueren en eventueel aan te passen aan gewijzigde omstandigheden. De resultaten van deze evaluatie kunnen aanleiding zijn om de parkeernormen aan te passen.

#### 4. Eenduidige parkeernormen gemeente Groningen

Omdat er geen wettelijk door de Rijksoverheid vastgestelde en voorgeschreven parkeernormen bestaan heeft de gemeente Groningen besloten om de parkeernormen die gehanteerd worden bij bepaalde voorzieningen, zoals scholen, winkels, kantoren, sportvoorzieningen op een rijtje te zetten. Dit is o.a. voor burgers en ontwikkelaars van belang omdat op deze wijze inzichtelijk wordt gemaakt welke normen voor welke functie(s) gehanteerd worden.

In veel situaties is het parkeren geregeld in het betreffende bestemmingsplan. In situaties waarbij dit niet het geval is, voorziet de bouwverordening hierin. Ingediende bouwplannen worden door de gemeente getoetst op de bouwverordening. De toetsing van bouwplannen op de bij de betreffende functie horende parkeernorm, is hiervan een onderdeel.

Bestemmingsplannen zijn leidend, zij hebben wettelijk een hogere status dan een bouwverordening. Van bestemmingsplannen kan worden afgeweken door toepassing van een eigen gemeentelijke regeling.

In de afgelopen tijd is gebleken dat bij de beoordeling van bouwplannen niet altijd dezelfde normen worden gehanteerd wanneer het een vergelijkbaar project betreft. Om te voorkomen dat parkeernormen op verschillende wijzen worden geïnterpreteerd en er willekeur ontstaat bij de toepassing van parkeernormen bij de beoordeling van een bouw aanvraag, is het noodzakelijk dat de gemeente een eenduidige beleidslijn hanteert. Hierdoor wordt onduidelijkheid voorkomen en worden de bouwplannen op een heldere en éénduidige manier beoordeeld. Dit voorkomt discussie bij individuele beoordelingen en doet recht aan het rechtszekerheid en rechtsgelijkheidsbeginsel; dit maakt het besluit juridisch beter houdbaar.

Onduidelijkheid werkt stagnerend op de uitvoering van de bouwplannen. Door helderheid te verschaffen over de parkeernorm wordt een “emotionele” barrière voor planuitvoering bij de initiatiefnemer van de bouw aanvraag weggenomen.

Bovendien is het voor inwoners of bedrijven die een bouwvergunning aanvragen voor een te (ver)bouwen object van belang om te weten hoeveel parkeerplaatsen in beginsel moeten worden gehanteerd. Bijvoorbeeld voor bewoners van een huis of voor winkeleigenaren die een winkel willen vernieuwen of uitbreiden of projectontwikkelaars die een nieuwe woonwijk willen ontwikkelen, een bedrijventerrein of een kantoorlocatie

Zo zijn er verschillende parkeernormen voor nieuwbouw, verbouw (bijvoorbeeld een winkel die uitbreidt) en functieverandering (bijvoorbeeld een oud pakhuis wordt omgebouwd tot een appartementencomplex) van een object.

Bij het afsluiten van contracten voor de realisering van een bouwproject tussen gemeente en ontwikkelaar moeten de in deze nota opgenomen parkeernormen worden gehanteerd.

Het is van groot belang dat aan de burger c.q. bedrijf of ontwikkelaar een heldere en eensluidende motivering wordt gegeven waarom in dergelijke situaties van de vigerende norm wordt afgeweken.

## 5. Uitgangspunten voor parkeernormen

Bij het toepassen van de parkeernormen worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

1. Elke initiatiefnemer van een bouwplan (woning, winkel, kantoor, bedrijf) is verantwoordelijk voor het realiseren van z'n *eigen parkeeroplossing*;
2. Een nieuw bouwinitiatief (verbouw, nieuwbouw, functieverandering) mag *geen parkeerproblemen veroorzaken in de omgeving*. Dit betekent in principe dat het oplossen van de parkeerbehoefte *op eigen terrein* moet plaatsvinden. In sommige situaties kan de oplossing in de openbare ruimte gevonden worden (herstructureringsgebieden) en in andere situaties dient een gebouwde voorziening te worden gerealiseerd, wanneer de parkeervraag niet op eigen terrein wordt opgelost. Indien het gewenst is om parkeren in de openbare ruimte te laten plaatsvinden (bijvoorbeeld een aantal geclusterde parkeerplaatsen op een pleintje) voert de gemeente hierop een verkeerskundige- en ruimtelijke toetsing uit.
3. Het toepassen van de parkeernormen moeten een positieve invloed hebben op de *bereikbaarheid* en de *economische ontwikkeling* van de stad;
4. Om de kwaliteit van de openbare ruimte (bijv. groenvoorzieningen, een autoluwe binnenstad, een kindvriendelijke woonstraat) en de leefbaarheid van de stad te handhaven is het belangrijk dat er *zo weinig mogelijk parkeerplaatsen in de openbare ruimte* op straatniveau worden gerealiseerd. Soms kan bij een nieuw plan ook de omgeving worden betrokken. Bijvoorbeeld bij de realisering van meer parkeerplaatsen in een bouwplan dan strikt noodzakelijk is. Hierdoor wordt de parkeerdruk in de omgeving beperkt doordat er extra capaciteit wordt aangeboden.
5. Wanneer iemand die een bouwaanvraag indient met voldoende argumenten kan aantonen dat de voorgeschreven parkeernorm niet realiseerbaar is bij de specifieke situatie, wordt er gekeken naar *alternatieve mogelijkheden* om het parkeren op te lossen. Bijvoorbeeld door ruimtes elders te huren of gebruik te maken van Park-and-Ride faciliteiten. Voorbeeld: LMO die bedrijfsvoering voor haar medewerkers verplaatst naar

## 6. Welke stappen worden doorlopen bij toepassen van de parkeernormen?

In de volgende paragraaf worden alle stappen doorlopen die noodzakelijk zijn om de parkeerbehoefte en beschikbare capaciteit vast te stellen:

- a. **Bepalen van de parkeerbehoefte:** vaststellen van het aantal benodigde parkeerplaatsen.
- b. **Inspanningsverplichting:** uitgangspunt is dat de parkeervraag op eigen terrein wordt opgelost. De aanvrager van een bouwvergunning moet eventueel aantonen dat hij/zij op eigen erf niet voldoende capaciteit kan bieden om aan de parkeernorm te kunnen voldoen.
- c. **Alternatieven:** alternatieve parkeerlocaties wanneer niet op eigen erf kan worden geparkeerd.
- d. **Parkeren in de openbare ruimte:** het mogelijk opvangen van de parkeervraag in de openbare ruimte (op straat).
- e. **Verlenen van vrijstelling:** vrijstelling naar aanleiding van belangenafweging.

## 7. Nadere toelichting bij de stappen

### Stap a: bepalen van de parkeerbehoefte.

Voor verschillende categorieën van bebouwing (woningen, kantoren, sportvoorzieningen, winkels, bedrijven) bestaan verschillende parkeernormen. In bijlage 1 (tabel 1., 2., e.v.) zijn deze normen voor de verschillende categorieën opgenomen.

#### *bestaande situatie*

In bestaande situaties (bijvoorbeeld uitbreiding van een bestaande winkel of woning) kan het reeds aanwezige aantal parkeerplaatsen op eigen erf in mindering worden gebracht op de nieuwe, totaal (bestaande bebouwing en uitbreiding) vast te stellen parkeerbehoefte. Dit geldt uitsluitend als er sprake is van overcapaciteit. In overige situaties wordt de parkeerbehoefte vastgesteld op basis van het aantal m<sup>2</sup> uitbreiding.

#### *vernieuwbouw c.q. funktiewijziging*

Bij vernieuwbouw of funktiewijziging mag het aantal aanwezige parkeerplaatsen in mindering worden gebracht op de aan het bouwplan gekoppelde nieuwe parkeerbehoefte.

### Aanwezigheidspercentages

Niet alle doelgroepen van een voorziening parkeren tegelijkertijd. De optelsom van de berekende parkeerbehoefte van de verschillende doelgroepen is in de meeste situaties groter dan de daadwerkelijke parkeerbehoefte. Vaak is uitwisselbaarheid van parkeerplaatsen mogelijk, waardoor het niet noodzakelijk is de som van het aantal parkeerplaatsen van de functies in een gebied aan te leggen, maar slechts een deel ervan. De mogelijkheden voor uitwisselbaarheid in een gebied hangen af van de locatie van de parkeerplaatsen en de mate waarin de maximale parkeerbehoefte van verschillende functies in de tijd samenvallen.

De procentuele parkeerbehoefte is per afwijkende dag of dagdeel weergegeven in bijlage 3.

Met betrekking tot een aantal categorieën volgt hieronder een toelichting.

#### • Woningen

Voor woningen wordt onderscheid gemaakt in de volgende gebieden:

- binnenstad, inclusief Hortusbuurt, Binnenstad Oost en omgeving Westerhaven
- vooroorlogse wijknieuwbouwwijken: Rivierenbuurt, Korrewegwijk, Helpman, Oosterpark, Oosterpoort
- na-oorlogse nieuwbouwwijken: o.a. Laanhuizen, Corpus den Hoorn, de Wijert, Vinkhuizen, Paddepoel, Selwerd, Lewenborg, Beijum etc.
- uitleggebieden (wijken na 2000): toekomstige woonwijken zoals De Held III en Meerstad.

Daarnaast worden de woningen ingedeeld in een tweetal functies: grondgebonden woningen zoals rijwoningen of (half) vrijstaande woningen en niet-grond gebonden woningen, zoals appartementen, studio's en studentenwoningen.





- **Winkels**

Voor winkels wordt de parkeernorm toegepast bij nieuwbouw of wanneer het vloeroppervlak wordt uitgebreid (bijvoorbeeld een supermarkt aan het Overwinningssplein wordt twee keer zo groot). Bij winkels is de parkeernorm gekoppeld aan het bruto vloeroppervlak.

- **Kantoren**

In situaties die daartoe aanleiding geven wordt voor kantoren het principe gehanteerd om het forenzenverkeer per auto zoveel mogelijk te beperken. Dit geldt bijvoorbeeld voor kantoorlocaties in de buurt van het station/binnenstad of op locaties die goed per openbaar vervoer bereikbaar worden (Europapark met een nieuw station).



- **Bedrijven**

Bedrijven met veel autoverkeer of zwaar transport worden op bedrijventerreinen gesitueerd (Zuid oost). Een nieuwe ontwikkeling die optreedt is de “verkantoring van bedrijfsterreinen”. Ook voor dergelijke situaties geldt het principe dat parkeren op eigen erf moet plaatsvinden. Op representatieve lokaties mag het parkeren bovendien niet voor het gebouw plaatsvinden. Voor dergelijke terreinen gelden de normen zoals die in tabel 3 van bijlage 1 zijn opgenomen. Dit betreft minimale normen omdat het zeker moet zijn dat de totale parkeervraag op eigen terrein kan worden gefaciliteerd en niet ten laste van de openbare ruimte komt.

### **Stap b: inspanningsverplichting**

Uitgangspunt is dat het parkeren *op eigen terrein* moet worden opgelost. Dit betekent dat het parkeren op eigen erf moet plaatsvinden of dat er in, op of onder het bouwproject een parkeervoorziening moet worden gerealiseerd.

Voor een kantoor betekent dit dat het aantal parkeerplaatsen voor personeel en bezoekers op eigen terrein wordt opgelost. Voor nieuwbouwlocaties is dit vaak geen probleem maar voor kantoren in de binnenstad is dit vaak niet mogelijk: er is geen ruimte beschikbaar of de kosten van een gebouwde parkeervoorziening zijn exorbitant hoog, zodat er parkeerruimte elders moet worden gevonden.

Aanvrager(s) van een bouwvergunning moet kunnen aantonen dat zij zich redelijkerwijs voldoende hebben ingezet om de volgens de geldende norm benodigde hoeveelheid parkeerplaatsen te kunnen realiseren.

Voldoende inspanning leveren betekent dat de aanvrager moet kunnen aantonen (bij de bouwaanvraag moet dit gemotiveerd worden toegelicht) dat het aanleggen van parkeerplaatsen op eigen erf niet mogelijk is, bijvoorbeeld omdat het bestemmingsplan dit niet toelaat.

Er kunnen verschillende redenen zijn waaruit blijkt dat de aanvrager voldoende inspanning heeft geleverd om het parkeren op eigen erf op te lossen. Bijvoorbeeld wanneer de aanvrager van de bouwver-

gunning kan aantonen dat het financieel onmogelijk is om de volgens de geldende norm benodigde hoeveelheid parkeerplaatsen te realiseren of wanneer het bouwplan financieel onrendabel wordt, bijvoorbeeld bij ondergronds parkeren.

Soms is dit een gevolg van de ligging van het object: bijvoorbeeld bij functiewijziging van een pand in de binnenstad (bijvoorbeeld Vismarkt) tot een kantoor met 10 medewerkers. Er kan dan geen parkeergelegenheid op eigen terrein worden gerealiseerd, omdat de kavel volledig bebouwd is.

### **Stap c: alternatieven**

Wanneer de indiener van de bouwaanvraag geen parkeergelegenheid op eigen erf kan realiseren, moet er eerst gezocht worden naar *alternatieven*.

Parkeerruimte kan gevonden worden in buurtstallingen, garages of privé-stallingen in de directe nabijheid. De loopafstand tot het object speelt hierbij een rol. In de binnenstad met schaarse ruimte worden langere loopafstanden geaccepteerd dan in een nieuwbouwwijk. In de meeste situaties (bijvoorbeeld winkels of kantoor) is een loopafstand van 300 meter acceptabel. Voor woningen wordt als richtlijn gehanteerd dat parkeervoorzieningen niet meer dan 150 meter verwijderd mogen zijn van de woning.

*Voorbeeld:* wanneer de bouwaanvrager aan de parkeerbehoefte voor het object kan voldoen door gebruik te maken van vrij beschikbare capaciteit in een buurtstallingsgarage, zal de gemeente vrijstelling verlenen voor de verplichting om parkeerplaatsen op eigen erf te realiseren.

Ook is het mogelijk dat de aanvrager van de bouwvergunning zelf parkeerplaatsen realiseert buiten het plangebied, bijvoorbeeld door ergens een garage te bouwen.



### **Stap d: parkeren in de openbare ruimte**

Wanneer is aangetoond dat er geen alternatieve parkeermogelijkheden zijn, zoals verwoord onder stap c., is parkeren in de openbare ruimte mogelijk (parkeerterrein, op straat). Dit kan echter alleen als er nog voldoende ruimte op een parkeerterrein of op de openbare weg aanwezig is.

In buitenwijken is vaak voldoende parkeercapaciteit aanwezig zodat aan de parkeervraag kan worden voldaan. Dit betekent dat voor deze gebieden niet in eerste instantie naar alternatieve parkeerlocaties gezocht hoeft te worden.

Als grens van de beschikbare parkeercapaciteit wordt een bezettingspercentage van 85% gehanteerd. Of wel: 85% van de beschikbare parkeercapaciteit mag bezet zijn. De overige 15% is nodig voor het opvangen van “zoekverkeer” en groei van het autobezit. Wanneer de parkeerbezetting 70% bedraagt en er zijn 100 parkeerplaatsen, is er dus nog ruimte voor maximaal 15 auto's. Deze 85%-norm wordt ook in de ASVV-richtlijn genoemd.

In het centrum is de parkeerdruk vrijwel altijd boven de 85%. Het is in principe dan ook niet mogelijk om extra parkeerdruk in de openbare ruimte af te wikkelen.

De gemeente stelt de parkeercapaciteit vast op basis van parkeeronderzoeken die worden uitgevoerd. In dergelijke onderzoeken wordt vastgesteld wat de beschikbare capaciteit in een straat of gebied is en hoeveel auto's er geparkeerd staan. Deze onderzoeken worden 's nachts van 05.00 tot 06.00 uur gehouden.

De grenswaarde van de parkeercapaciteit in een straat wordt gemeten op het maximale moment van de dag: in een woonwijk tussen 05.00 en 06.00 uur (bewonersparkeren). Daarnaast van 11.00 tot 12.00 uur en 's middags van 15.00 tot 16.00 uur. 's Avonds van 19.00 tot 20.00 uur (meeste mensen zijn thuis). Deze metingen worden verricht op woensdag. Er is voor vaste tijdstippen gekozen om onderzoeken vergelijkbaar te kunnen maken, bijvoorbeeld om het effect te kunnen meten van de invoering van betaald parkeren in een voor- en nasituatie. Afhankelijk van de situatie wordt ook op donderdagavond van 19.00 tot 20.00 uur gemeten, in verband met de wekelijkse koopavond. Bij winkelcentra en op bedrijventerreinen worden metingen op verschillende tijdstippen overdag uitgevoerd.

N.B.: indien er veel parkeercapaciteit in de openbare ruimte beschikbaar is heeft dit gevolgen voor de inspanningsverplichting om alternatieven te zoeken.

#### **Stap e: verlenen van vrijstelling**

Het is mogelijk dat een bouwplan gerealiseerd wordt, zonder dat aan de parkeernorm wordt voldaan. Bijvoorbeeld in het geval dat de gemeente een bedrijf/winkel in de binnenstad de mogelijkheid wil bieden zich te vestigen, ook al wordt niet voldaan aan de parkeernormen.

De vestiging van het bedrijf/winkel is voor de gemeente van een zodanig belang (bijvoorbeeld in verband met toename werkgelegenheid of effect op de economische ontwikkeling van de binnen(stad)) dat het voldoen aan de parkeernormen niet als doorslaggevende factor wordt beschouwd. In een dergelijke situatie wordt door de gemeente vrijstelling verleend.

Deze vrijstelling wordt namens het college van b&w verleend door de teamleider van het loket bouwen en wonen, na consultatie van de afdelingen Juridische Zaken, Economische Zaken, Ruimtelijke Plannen en Verkeer en Vervoer. Indien er stagnatie in de ontwikkelingen optreedt zal dit onmiddellijk in het afstemmingsoverleg AO van de Dienst RO/EZ worden gemeld.

#### **Standaard-vrijstelling voor kleine bouwprojecten in betaald parkeren-gebieden (binnenstad en schilwijken)**

In de praktijk is gebleken dat relatief kleine bouwprojecten niet worden gerealiseerd als het parkeren op eigen erf moet worden opgelost. Om een klein bouwproject *in de binnenstad of de schilwijken* toch mogelijk te maken, ook al is de parkeerdruk in de omgeving groter dan 85%, is een standaard vrijstelling ingesteld.

Deze standaard-vrijstelling komt op het volgende neer: wanneer voor een project in de binnenstad een bouwvergunning wordt aangevraagd en er een tekort aan parkeerruimte wordt vastgesteld van minder dan 10 plaatsen, zal er van de bouwaanvrager geen inspanningsverplichting worden geëist, omdat er vrijstelling zal worden verleend.

Voor een project in de schilwijken wordt een tekort van 5 plaatsen geaccepteerd.

Deze standaard-vrijstelling is gekozen om geen onnodige problemen te creëren bij de realisering van kleinere bouwprojecten. Daarbij is de invloed van de extra parkeervraag op buurniveau zodanig, dat deze te verwaarlozen is. Dit is een gevolg van het feit dat ca. 60% van alle verplaatsingen in de stad per fiets gemaakt worden. Het gebruik van de auto in de binnenstad is beperkt tot ca. 25%.

Ook bij verbouw, nieuwbouw of functiewijziging van een pand kan de parkeerbehoefte-toename onder de standaard-vrijstelling vallen.

Aan de hand van het volgende voorbeeld wordt de toepassing van de standaard-vrijstelling geïllustreerd:  
Aanvrager wil een kantoor in de binnenstad realiseren en heeft daarvoor een bouwvraag ingediend. Volgens de ASVV-normering moet de aanvrager 20 parkeerplaatsen realiseren. Op eigen terrein kunnen 11 plaatsen worden gerealiseerd. De overige plaatsen (9) moeten elders worden gerealiseerd. Er is echter niet de beschikking over een buurtstallingsgarage, zodat de 9 parkeerplaatsen in de openbare ruimte moeten worden gevonden. Omdat de 9 plaatsen binnen het aantal van 10 vallen (10 wordt als standaard-vrijstelling voor de binnenstad gehanteerd), hoeft de bouwaanvrager verder geen voorzieningen te realiseren. De gemeente kan vervolgens vrijstelling verlenen.

Deze regeling geldt alleen voor die gebieden binnen de gemeente waar betaald parkeren is ingevoerd, dus alleen de binnenstad en de schilwijken. Dit heeft te maken met het feit dat het gewenst is de voorszene functie(s) in het gebied te realiseren en er sprake is van hoge dichtheden van woningen en vaak oude wijken waar relatief weinig ruimte is.

#### *gebieden met betaald parkeren maar buiten de binnenstad en schilwijken*

In deze gebieden (bijvoorbeeld omgeving winkelcentrum Paddepoel en Overwinningsplein) wordt geen standaard-vrijstelling verleend. Er moet wel aan de inspanningsverplichting worden voldaan.

### **8. Uitwerking parkeernormen**

In bijlage 1 zijn de parkeernormen die voor verschillende functies worden gehanteerd opgenomen. Per functie zijn de parkeernormen in bijgaande tabellen verwoord.

Er is een indeling gemaakt in de volgende categorieën:

1. woningen
2. winkels
3. werkgelegenheid
4. onderwijsvoorzieningen

5. gezondheidsinstellingen
6. horeca
7. Sociaal culturele voorzieningen
8. sportvoorzieningen
9. overige voorzieningen

## BIJLAGEN

### **1. Parkeernormen**

1. Woningen
2. Werkgelegenheid
3. Winkels
4. Onderwijsvoorzieningen
5. Gezondheidsinstellingen
6. Horeca
7. Sociaal culturele voorzieningen
8. Sportvoorzieningen
9. Overige voorzieningen

### **2. Kaart met gebieden**

### **3. Aanwezigheidspercentages**

### **4. Toelichting begrippen**

### **5. Autobezit in de gemeente Groningen**

## Bijlage 1. Parkeernormen

Tabel 1. Woningen

<b>Functie</b>	<b>Binnenstad</b>	<b>Vooroorlogse wijken</b>	<b>Naoorlogse wijken</b>	<b>Uitleggebiedenwijken na 2000</b>
<b>grondgebonden woningen</b> - rijwoning (huur en koop) - (half) vrijstaande woning	1,4/ woning	1,6/ woning	1,8/ woning	2,0/ woning
<b>niet-grondgebonden woningen</b>				
- appartementen	≤ 50 m <sup>2</sup> : 0,5	≤ 50 m <sup>2</sup> : 0,5	≤ 50 m <sup>2</sup> : 0,5	≤ 50 m <sup>2</sup> : 0,5
- studio's	51-69 m <sup>2</sup> : 1,0	51-69 m <sup>2</sup> : 1,0	51-69 m <sup>2</sup> : 1,0	51-69 m <sup>2</sup> : 1,0
- aanleunwoningen	70-79m <sup>2</sup> : 1,1	70-79m <sup>2</sup> : 1,1	70-79m <sup>2</sup> : 1,1	70-79m <sup>2</sup> : 1,1
- studentenwoning	80-89m <sup>2</sup> : 1,2	80-89m <sup>2</sup> : 1,2	80-89m <sup>2</sup> : 1,2	80-89m <sup>2</sup> : 1,2
	90-99m <sup>2</sup> : 1,3	90-99m <sup>2</sup> : 1,3	90-99m <sup>2</sup> : 1,3	90-99m <sup>2</sup> : 1,3
	100-109m <sup>2</sup> : 1,4	100-109m <sup>2</sup> : 1,4	100-109m <sup>2</sup> : 1,4	100-109m <sup>2</sup> : 1,4
	110-119m <sup>2</sup> : 1,5	110-119m <sup>2</sup> : 1,5	110-119m <sup>2</sup> : 1,5	110-119m <sup>2</sup> : 1,5
	120-129m <sup>2</sup> : 1,6	120-129m <sup>2</sup> : 1,6	120-129m <sup>2</sup> : 1,6	120-129m <sup>2</sup> : 1,6
	130-139m <sup>2</sup> : 1,7	130-139m <sup>2</sup> : 1,7	130-139m <sup>2</sup> : 1,7	130-139m <sup>2</sup> : 1,7
	140-149m <sup>2</sup> : 1,8	140-149m <sup>2</sup> : 1,8	140-149m <sup>2</sup> : 1,8	140-149m <sup>2</sup> : 1,8
	≥150m <sup>2</sup> : 2,0	≥150m <sup>2</sup> : 2,0	≥150m <sup>2</sup> : 2,0	≥150m <sup>2</sup> : 2,0
<b>woonboot</b>	0,5/ woonboot	0,5/ woonboot	0,5/ woonboot	-

### Toelichting:

Uitgangspunten:

Normen zijn deels overgenomen van parkeernormen ASVV 2004.

m<sup>2</sup>: betreft BVO: Bruto Verblijfsoppervlak (volgens NEN 2450).

Normen zijn inclusief 0,3 parkeerplaats per woning voor bezoekers.

Normen betreffen minimum normen.

In de afgelopen jaren is het autobezit onder de inwoners gestegen. Uit onderzoek is gebleken dat het autobezit sterk afhankelijk is van het soort gebied (nieuwbouwlocatie, binnenstad, 60-er jaren wijk) en het type woning (rijtjeshuis, appartement etc.). De in deze nota opgenomen parkeernormen zijn dan ook gedifferentieerd naar gebied en soort woning.

Zo wordt er onderscheid gemaakt in binnenstad, voor- en naoorlogse wijken en wijken in uitleggebieden (wijken van na 2000).



Er is gekozen voor een eenvoudig systeem van parkeernormen, waarbij alleen onderscheid gemaakt is in grondgebonden woningen en niet-grondgebonden woningen, o.a. appartementen. Dit systeem is controleerbaar en beheersbaar en past in het beleid om regels te vereenvoudigen en te versoepelen.

Met betrekking tot de woonboten moet worden opgemerkt dat deze niet onder de bouwverordening vallen. Woonboten zijn echter wel medebepalend voor de parkeerdruk, bijvoorbeeld langs de diepenring. Voor het vaststellen van de parkeervraag in een bepaald gebied speelt de aanwezigheid van woonboten een belangrijke rol, reden waarom de categorie woonboten in de tabel is opgenomen.

De in tabel 1. opgenomen normen betreffende *minimumnormen*; aan deze normen moet minimaal worden voldaan. Wanneer de ruimte aanwezig is om meer parkeerplaatsen te realiseren, is dit mogelijk.

Op bijgevoegde kaart (bijlage 2) zijn de woongebieden aangegeven waarvoor de verschillende normen gehanteerd moeten worden.

In veel nieuwbouwwijken is rekening gehouden met parkeren op eigen terrein, bijvoorbeeld de oprit voor de garage. Zo geldt voor een garage met oprit een theoretisch aantal parkeerplaatsen van 2: één auto kan in de garage en de andere auto kan op de oprit worden geparkeerd. In de praktijk blijkt echter dat de garage niet als zodanig wordt gebruikt maar als berging of fietsenshuur. Er wordt daarom uitgegaan van één parkeerplaats.

Voorbeeld De Linie: parkeernorm is 1,3. Eén parkeerplaats wordt in vrijwel alle gevallen gerealiseerd op eigen erf. 0,3 parkeerplaats (voor bezoek) wordt gerealiseerd in de openbare ruimte.

Deze op de praktijk afgestemde aantallen gelden alleen voor een gebied met meerdere woningen (bijvoorbeeld een nieuwbouwwijk). Deze zogenaamde rekenwaarden zijn opgenomen in tabel 1.1. (berekenningsaantallen parkeervoorzieningen bij woningen).

Tabel 1.1. Berekeningsaantallen parkeervoorzieningen bij woningen

<b>Parkeervoorziening</b>	<b>Feitelijk gebruik</b>	<b>Opmerkingen</b>
enkele oprit zonder garage (fysiek ruimte voor één auto)	1	enkele oprit is minimaal 5 meter lang en 2,4 meter breed
gereserveerde parkeerplaats op eigen erf (fysieke ruimte voor één auto)	1	
lange oprit zonder garage of carport	2	lange oprit is minimaal 10 meter lang en 2,4 meter breed
dubbele oprit zonder garage	2	dubbele oprit is minimaal 4,5 meter breed
garage bij woning zonder oprit (in de praktijk blijkt dat de garage niet als zodanig gebruikt wordt)	0	garage is minimaal 5 meter lang en 2,5 meter breed
garagebox, niet bij woning	1	garage is minimaal 5 meter lang en 2,5 meter breed
garage met enkele oprit	1	oprit is minimaal 5 meter lang
garage met lange oprit	2	oprit is minimaal 10 meter lang
garage met dubbele oprit	2	garage is minimaal 5 meter lang en 4,5 meter breed

De parkeernormen zijn *inclusief de parkeerruimte voor bezoekers*. Uit onderzoek blijkt dat de maximale parkeerbehoefte voor bezoekers uit 0,3 parkeerplaats per woning bestaat. Daarom moet altijd minimaal 0,3 parkeerplaats per woning in de openbare ruimte of in een openbaar toegankelijk gebied worden gerealiseerd (dit geldt niet voor de binnenstad) voor bezoekers.

Tabel 2. Winkels

<i>Functie</i>	<i>Binnenstad</i>	<i>Vooroorlogse wijken</i>	<i>Naoorlogse wijken</i>
winkel of hoofdwinkelgebied	2,5/ 100 m <sup>2</sup> bvo	-	-
stadsdeelcentrum (Paddepoel)	-	3,3/ 100 m <sup>2</sup> bvo	3,5/ 100 m <sup>2</sup> bvo
wijk- en buurtcentrum (Helperplein, Vinkhuizen, Beijum, Lewenborg, de Wijert)	-	3,3/ 100 m <sup>2</sup> bvo	3,3/ 100 m <sup>2</sup> bvo
grootschalige detailhandel (Gamma, Praxis, Intratuin, Ikea)	-	5,5/ 100 m <sup>2</sup> bvo	6,5/ 100 m <sup>2</sup> bvo

**Toelichting:**

BVO: Bruto Verblijfsoppervlak (volgens NEN 2450)

Normering ASVV is grotendeels overgenomen

Voor de binnenstad wordt een parkeernorm van 2,5 per 100 m<sup>2</sup> bvo gehanteerd. Dit is de minimum norm uit het ASVV 2004. Gelet op het grote fietsaandeel (ca. 60%) in Groningen is in vergelijking met andere steden (o.a. Breda) het noodzakelijk aantal parkeerplaatsen per 100 m<sup>2</sup> bvo geringer. Mede gelet op het feit dat het aantal m<sup>2</sup> bvo detailhandel in de binnenstad de komende jaren niet sterk zal toenemen (bron: HBD, december 2005), is de norm van 2,5 per 100 m<sup>2</sup> bvo goed toepasbaar.



Tabel 3. Werkgelegenheid

<b>Funcctie</b>	<b>Binnenstad, Stationslocatie <sup>1)</sup></b>	<b>Kantoorlocaties (Martiniplaza, Martiniziekenhuis, Europapark, Zernike) <sup>2)</sup></b>	<b>Bedrijventerreinen (Eemspoort, Westpoort, Zuidoost, Ulgersmaweg, Oosterhoogebrug)</b>
arbeidsintensieve en bezoekersintensieve locaties met veel zakelijke en/of privébezoekers	0,5/ fte 1,5/ 100 m <sup>2</sup> bvo	0,7/ fte 1,9/ 100 m <sup>2</sup> bvo	0,8/ fte 2,3/ 100 m <sup>2</sup> bvo
arbeidsintensieve en bezoekerextensieve locaties zonder veel zakelijke en/of privébezoekers	0,3/ fte 0,5/ 100 m <sup>2</sup> bvo	0,4/ fte 1,2/ 100 m <sup>2</sup> bvo	0,5/ fte 1,5/ 100 m <sup>2</sup> bvo
arbeidsextensieve en bezoekersextensieve bedrijven (groothandel, transportbedrijf)	0,2/ fte 0,3/ 100 m <sup>2</sup> bvo	0,4/ fte 0,4/ 100 m <sup>2</sup> bvo	0,6/ fte 0,6/ 100 m <sup>2</sup> bvo
arbeidsintensieve en bezoekerextensieve bedrijven (garagebedrijf, schildersbedrijf, drukkerij, keuken-, meubelboulevard, autodealers, bouwmarkt)	0,3/ fte 1,0/ 100 m <sup>2</sup> bvo	0,5/ fte 1,5/ 100 m <sup>2</sup> bvo	0,6/ fte 2,0/ 100 m <sup>2</sup> bvo

**Toelichting:**

BVO: Bruto Verblijfsoppervlak (volgens NEN 2450)

<sup>1)</sup> = norm betreft maximumnorm wanneer er sprake is van hoogwaardig OV (frequent, direct, snel, halte dichtbij), locatie direct gelegen nabij een station en/of een aanbod van fietsprivéplannen, car-poolen, groepsvervoer en telewerken- mogelijkheden.

Norm betreft minimumnorm bij het ontbreken van goede alternatieven.

<sup>2)</sup> = zowel goede ov-ontsluiting als auto-ontsluiting. Deze gelden ook voor kantoorfuncties in schilwijken en overige stadswijken.

De in tabel genoemde normen betreffen de maximale c.q. minimale normen. Het aantal genoemde fte's betreft het maximum aantal gelijktijdig aanwezige werknemers, bijvoorbeeld ten tijde van de overgang van de dag- naar de nachtdienst.

Deze normering is tot stand gekomen in overleg met de afdeling Economische Zaken van de Dienst RO/EZ, de Kamer van Koophandel, de Groningen Cityclub en het Hoofdbedrijfschap Detailhandel.

Het beleid van de afdeling EZ is erop gericht dat er onderscheid wordt gemaakt tussen kantoren en bedrijventerreinen.

*kantoren*

Bij kantorenparken (Stationsgebied, Europapark) kan een lagere parkeernorm worden gehanteerd dan bij bedrijventerreinen. Kantorenparken zijn gesitueerd aan hoogwaardige OV-assen of nabij stations (Europapark), zodat een goede OV-bereikbaarheid is gewaarborgd.

### *bedrijventerreinen*

Voor bedrijventerreinen worden geen maximum normen gehanteerd omdat deze terreinen ruim zijn aangelegd, waardoor er voldoende ruimte beschikbaar is om parkeervoorzieningen te realiseren. De normen die zijn aangegeven betreffen de minimum normen.

Vaak zijn bedrijventerreinen slecht per openbaar vervoer bereikbaar (geen buslijn of een buslijn met lage frequentie of een lange reistijd). Uitgangspunt is dat ondernemers de parkeervraag moeten oplossen op eigen terrein of gezamenlijk een gebouwde voorziening realiseren. Parkeren op de openbare weg is niet (meer) toegestaan. Hierdoor wordt bereikt dat de bedrijventerreinen een facelift krijgen en de autobereikbaarheid wordt gewaarborgd. Dit vormt onderdeel van het gemeentelijk beleid zoals dat in uitvoering is onder het motto "Terreinwinst".

Daarnaast dienen er in het kader van parkmanagement (terreinwinst) collectieve voorzieningen te worden gerealiseerd, zoals pendelbusjes en vervoersmanagement-activiteiten.

Bij de normen is zowel het aantal werknemers als het aantal parkeerplaatsen per Bruto Vloer-Oppervlak (bvo) aangegeven. Het verdient de voorkeur om met het aantal werknemers te rekenen. Normering op basis van het aantal werknemers dient in ieder geval te worden gehanteerd wanneer bekend is hoeveel werknemers in de vestiging, waarvoor een bouwvergunning wordt aangevraagd gaan werken.

In situaties waarbij dit niet bekend is, bijvoorbeeld wanneer een casco wordt gebouwd, dient te worden uitgegaan van de normering op basis van het aantal bvo.

In sommige gevallen kan een bedrijf worden onderverdeeld in een kantoor, een ontwerpafdeling en een productieafdeling. In een dergelijke situatie wordt per categorie een parkeernorm gehanteerd.

Voor huisgebonden bedrijvigheid (kappers, pedicures, architect) wordt geen norm gesteld, zolang het BVO beneden de 40 m<sup>2</sup> blijft.



Tabel 4. Onderwijs

<i>Functie</i>	<i>Binnenstad</i>	<i>Vooroorlogse wijken</i>	<i>Naoorlogse wijken</i>
peuterspeelzaal, crèche, kinderdagverblijf	0,7/ arbeidsplaats	0,7/ arbeidsplaats	0,7/ arbeidsplaats
basisschool (regulier + bijzonder: (ZMLK, MLK, clusterscholen))	0,8/ leslokaal	0,8/ leslokaal	0,8/ leslokaal
voortgezet onderwijs	0,8/ leslokaal	0,8/ leslokaal	0,8/ leslokaal
beroepsonderwijs (MBO, HBO, WO, ROC's)	6,0/ leslokaal 20,0/ collegezaal	6,0/ leslokaal 20,0/ collegezaal	6,0/ leslokaal 20,0/ collegezaal
avondonderwijs	0,8/ student	0,8/ student	0,8/ student

**Toelichting:**

In de normering is geen rekening gehouden met “Kiss and ride” parkeerplaatsen bij (basis)scholen. Het aantal plaatsen is afhankelijk van de beschikbare ruimte en het verzorgingsgebied van de school.

Tabel 5. Gezondheidsinstellingen

<i>Functie</i>	<i>Groningen</i>
ziekenhuis	1,6/ bed
verpleeg- of verzorgingshuis	0,6/ wooneenheid
medisch en maatschappelijke diensten (arts, Groene Kruis, bloedbank, fysiotherapie, homeopaat, huidverzorging, schoonheidssalon, pedicure, tandarts)	1,8/ behandelkamer
begeleid wonen instelling (bezoekers, personeel)	0,6/ wooneenheid
gehandicapteninstellingen	2,0/ wooneenheid

**Toelichting:**

De norm betreft zowel het aantal parkeerplaatsen voor bezoek als personeel. Het betreft minimum normen.

Tabel 6. Horeca

<b>Functie</b>	<b>Binnenstad</b>	<b>Vooroorlogse wijken</b>	<b>Naoorlogse wijken</b>
cafés, bardancing	5/ lokatie	5/ lokatie	6/ lokatie
restaurants en café-restaurants <sup>1)</sup>	8 - 14/ 100 m <sup>2</sup> bvo	8 - 14/ 100 m <sup>2</sup> bvo	8 - 14/ 100 m <sup>2</sup> bvo
afhaalrestaurants <sup>1)</sup>	3 - 10/ 100 m <sup>2</sup> bvo	3 - 10/ 100 m <sup>2</sup> bvo	3 - 10/ 100 m <sup>2</sup> bvo
hotels	* = 0,3 ** = 0,5 *** = 0,8 **** = 1,1 ***** = 1,3	* = 0,3 ** = 0,5 *** = 0,8 **** = 1,1 ***** = 1,3	* = 0,5 ** = 0,7 *** = 1,0 **** = 1,3 ***** = 1,5 <sup>2)</sup>
(mega)discotheek	-	-	10/ 100 m <sup>2</sup> bvo

**Toelichting:**

BVO: Bruto Verblijfsoppervlak (volgens NEN 2450)

<sup>1)</sup> = minimum- en maximumnorm afhankelijk van het verzorgingsniveau van het restaurant

<sup>2)</sup> = inclusief 0,2 parkeerplaats voor autolokatie



Tabel 7. Sociaal culturele voorzieningen

<i>Functie</i>	<i>Binnenstad</i>	<i>Vooroorlogse wij- ken</i>	<i>Naoorlogse wijken</i>
museum	0,4/ 100 m <sup>2</sup> bvo	0,6/ 100 m <sup>2</sup> bvo	1,0/ 100 m <sup>2</sup> bvo
bibliotheek	0,4/ 100 m <sup>2</sup> bvo	0,6/ 100 m <sup>2</sup> bvo	1,0/ 100 m <sup>2</sup> bvo
bioscoop/ theater/ schouwburg	0,1/ zitplaats	0,2/ zitplaats	0,4/ zitplaats
sociaal cultureel cen- trum/ wijk/ vereni- gingsgebouw	2,0/ 100 m <sup>2</sup> bvo	2,0/ 100 m <sup>2</sup> bvo	2,0/ 100 m <sup>2</sup> bvo

**Toelichting:**

BVO: Bruto Verblijfsoppervlak (volgens NEN 2450)

Tabel 8. Sportvoorzieningen

<i>Functie</i>	<i>Binnenstad</i>	<i>Vooroorlogse wijken</i>	<i>Naoorlogse wijken</i>
gymnastieklokaal (bij scholen) <sup>1)</sup>	1,8/ 100 m <sup>2</sup> bvo	2,0/ 100 m <sup>2</sup> bvo	2,3/ 100 m <sup>2</sup> bvo
sporthal, fitness center (De Wijert, Vinkhuizen, Leuvenborg) <sup>2)</sup>	3,0/ 100 m <sup>2</sup> bvo	3,0/ 100 m <sup>2</sup> bvo	3,0/ 100 m <sup>2</sup> bvo
grootschalige sportvoorziening (Kardinge, Martiniplaza) <sup>3)</sup>	0,1/ zitplaats	0,1/ zitplaats	0,1/ zitplaats
sportveld (buiten) (voetbalvelden, atletiekbaan, drafbaan, jeux-de-boules-baan)	20/ ha 2,5/ 100 m <sup>2</sup> bvo	20/ ha 2,5/ 100 m <sup>2</sup> bvo	20/ ha 3,5/ 100 m <sup>2</sup> bvo
dansstudio/ sportschool	2,5/ 100m <sup>2</sup> bvo	2,5/ 100m <sup>2</sup> bvo	3,5/ 100m <sup>2</sup> bvo
tennisbaan	2,5/ baan	2,5/ baan	2,5/ baan
squashhal	1,5/ baan	1,5/ baan	1,5/ baan
bowling-, biljart-, snookercentrum	2,0/ baan/tafel	2,0/ baan/tafel	2,0/ baan/tafel
zwembad	8,0/ 100 m <sup>2</sup> basinnopp.	9,0/ 100 m <sup>2</sup> basinnopp.	10,0/ 100 m <sup>2</sup> basinnopp.
manege	-	-	0,4/ box
kinderboerderij	-	-	1,0/ 100 m <sup>2</sup> bvo
kartbaan, klimhal, indoorski, etc.	6,0/ 100 m <sup>2</sup> bvo	6,0/ 100 m <sup>2</sup> bvo	6,0/ 100 m <sup>2</sup> bvo

**Toelichting:**

BVO: Bruto Verblijfsoppervlak (volgens NEN 2450)

<sup>1)</sup> = norm geldt alleen in de avonduren, wanneer lokaal gebruikt wordt door sportvereniging

<sup>2)</sup> = inclusief bezoekers

<sup>3)</sup> = norm gebaseerd op ASVV 2004; betreft gemiddelde van minimum en maximumnorm

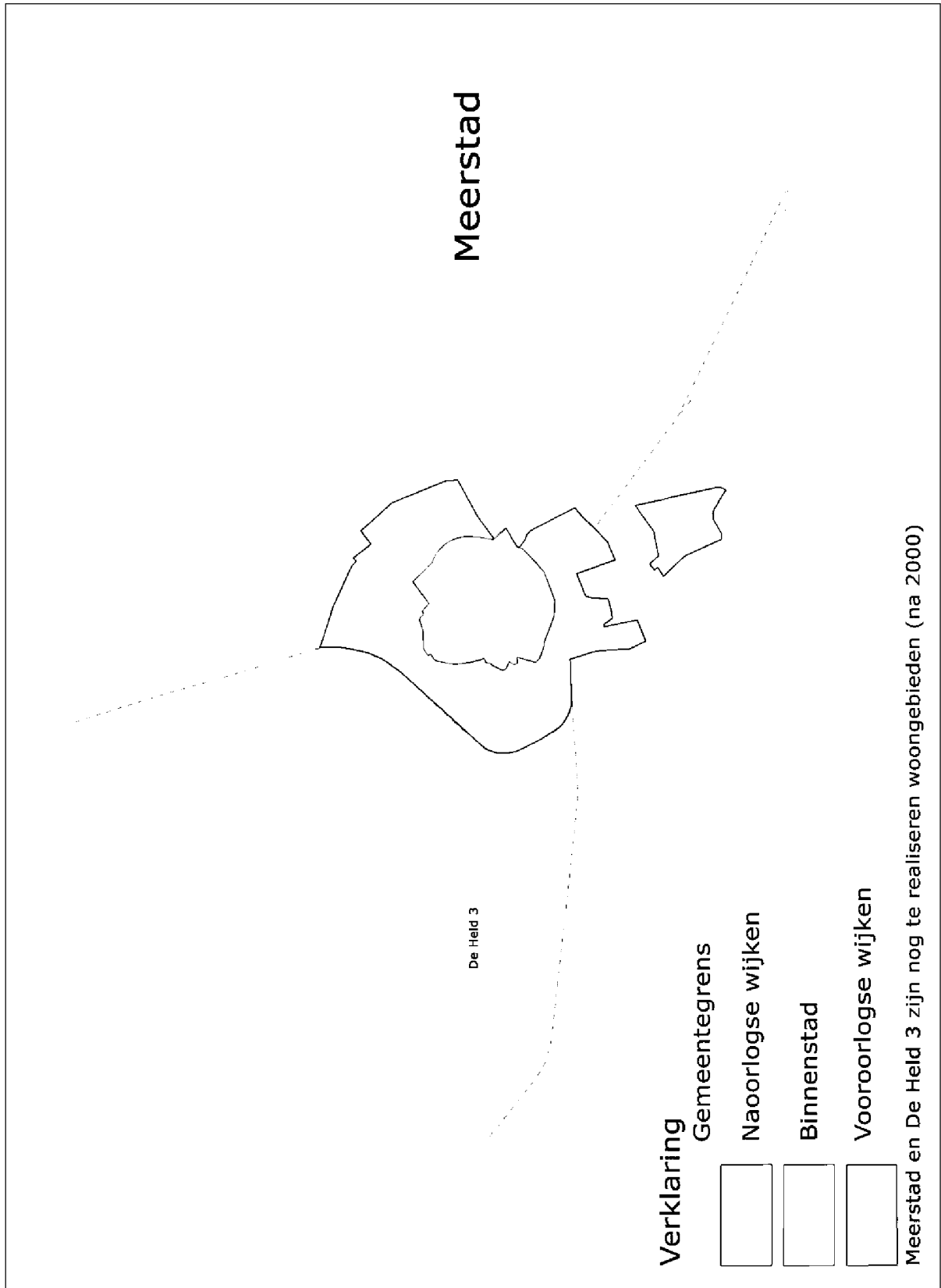
Tabel 9. Overige voorzieningen

<i>Functie</i>	<i>Binnenstad</i>	<i>Vooroorlogse wij- ken</i>	<i>Naoorlogse wij- ken</i>
evenementenhal, beursge- bouw, congresgebouw	4,0/ 100 m <sup>2</sup> bvo	5,5/ 100 m <sup>2</sup> bvo	7,5/ 100 m <sup>2</sup> bvo
themapark, pretpark en over- dekte speelhal of -tuin	-	-	10/ ha netto ter- rein
volkstuin	-	0,3/ perceel	0,3/ perceel
kerk, moskee	-	0,1/ zitplaats	0,1/ zitplaats
begraafplaats, crematorium, uitvaartcentrum	-	25/ uitvaart	25/ uitvaart
camping	-	-	1/ plaats
bungalowpark	-	-	1/ huisje

**Toelichting:**

BVO: Bruto Verblijfsoppervlak (volgens NEN 2450)

## Bijlage 2. Kaart met gebieden



### Bijlage 3. Aanwezigheidspercentages

<i>Functie</i>	<i>Werkdag overdag</i>	<i>Werkdag middag</i>	<i>Werkdag avond</i>	<i>Koop avon d</i>	<i>Zater- dagmid- dag</i>	<i>Zaterdag avond</i>	<i>Zon- dag- middag</i>
woningen	50	60	100	90	60	60	70
detailhandel	30	70	20	100	100	0	0
kantoor	100	100	5	10	5	0	0
bedrijven	100	100	5	10	5	0	0
sociaal cultureel	10	40	100	100	60	90	25
sociaal medisch	100	100	30	15	15	5	5
ziekenhuis	85	100	40	50	25	40	40
dagonderwijs	100	100	0	0	0	0	0
avondonderwijs	0	0	100	100	0	0	0
bibliotheek	30	70	100	70	75	0	0
museum	20	45	0	0	100	0	90
restaurant	30	40	90	95	70	100	40
café	30	40	90	85	75	100	45
bios/theater	15	30	90	90	60	100	60
sport	30	50	100	90	100	90	85

#### Voorbeeld:

Een onderneming wil een nieuw kantoor realiseren met 50 parkeerplaatsen (100%). Voor woningen in de directe nabijheid van het kantoor zijn ook 50 parkeerplaatsen nodig (100%). Voor de woningen kan worden volstaan met 50% van 50 (werkdag overdag) = 25 parkeerplaatsen.

In totaal hoeven er geen 100 parkeerplaatsen, maar 75 parkeerplaatsen te worden gerealiseerd.

## *Bijlage 4: toelichting begrippen*

*Aanleunwoning/serviceflat*: niet te verwarren met verpleegtehuis/ verzorgingstehuis. Zelfstandige wooneenheid met beperkte zorgvoorziening. Veel gehandicapten parkeerplaatsen

*Afhaalrestaurants*: inclusief cafetaria, afhaalchinezen, Indiërs, pizzeria's etc.  
Buurt en wijkverzorgend niveau; kleinschalige afhaal. Bijvoorbeeld cafetaria, pizzeria's gewoonlijk algemeen voorkomend en <50 zitplaatsen (exclusief terras)  
Stedelijk en bovenstedelijk verzorgingsniveau: restaurants langs zichtlocatie en grote ketens zoals McDonalds, Ni Hao etc. Gewoonlijk >50 zitplaatsen (exclusief terras)

*Arbeidsextensieve/ bezoekersextensieve bedrijven*: loods, opslag, groothandel, transportbedrijven, koeriersbedrijven enz. Voor transport- en koerierbedrijven wordt geen maximumnorm gehanteerd ivm het stallen van eigen wagenpark op eigen terrein

*Arbeidsintensieve/ bezoekersextensieve bedrijven*: garages, industrie, werkplaats enz.  
Bij garages/servicebedrijven worden vaak veel auto's gestald voor reparatie en onderhoud. Parkeerbehoefte wordt daarom verhoogd met 3 parkeerplaatsen voor elke werkbrug of -put.

*Café/ bar/ discotheek*: inclusief coffeeshops, seksclubs etc.

*Dienstverlening met veel zakelijk of privé bezoek*: kantoren met baliefunctie, frontoffice. Bijvoorbeeld consultants, advocatenkantoren, makelaars, (zakelijke) banken etc.

*Grootschalige detailhandel*: winkelformules die door hun omvang en/of assortiment een grote oppervlakte nodig heeft en die meestal op perifere locaties liggen. Voorbeelden hiervan zijn bouwmarkten, tuincentra, Ikea en eventuele weidewinkels als super AH's en Mediamarkt.

*Grootschalige sportvoorzieningen*: hierbij zijn meestal voorzieningen als bar/restaurant bij aanwezig. Als deze faciliteiten alleen functiegericht zijn wordt ervan uit gegaan dat deze voorzieningen geen extra parkeervraag opleveren. Ze moeten daarom niet worden meegeteld in de parkeerbehoefte, ook niet als restaurant of iets dergelijks.

*Kantoren (backoffice)*: kantoren zonder baliefunctie administratief werk, callcenters, verzekeringskantoren, uitzendbureaus, detachering, overheidsgebouwen, enz

*Serviceflat/aanleunwoning*: zelfstandige woning met beperkte zorgvoorziening. (veel gehandicaptenparkeerplaatsen, dus minder combinatie mogelijk) Niet te verwarren met verzorgtehuis.

*Showroom*: autoverkoop

*Sociale woningbouw met één of twee kamers*: alle normale kamers, dus woonkamer en slaapkamers meetellen.

*Studio*: appartement dat uit één kamer bestaat met een eigen adres.

*Toonzaal*: bedoeld voor winkels waar het assortiment van zodanige aard is dat klanten de gekochte waren niet zelf mee naar huis nemen maar bestellen. Voorbeelden zijn keukenzaken en duurdere meubelzaken etc. Het betreft geen showrooms.

*Verpleeg/verzorgingstehuis:* niet zelfstandige woning met zorgvoorziening (geen eigen keuken, badkamer etc.). Veel invalidenparkeerplaatsen, dus minder gecombineerd gebruik. Het betreft geen Serviceflat/aanleunwoningen.

*Winkels en detailhandel:* zeer brede categorie en omvat zowel kledingwinkels als supermarkten als telecom aanbieders, boekhandels, wit en bruingoedhandel, drogisterijen etc.

*Wooneenheid:* één kamer, excl. badkamer en gemeenschappelijke ruimte.

## Bijlage 5 Autobezit in Groningen

aantal woningen	Binnenstad	Vooroorlogse wijken	Naoorlogse wijken	totaal
rijwoning (huur)	580	1909	6964	9453
rijwoning (koop)	569	3558	12574	16701
(half) vrijstaande woning	23	231	5114	5368
appartement (tot 200.000 euro)	4085	22241	22483	48809
appartement (vanaf 200.000 euro)	793	1114	395	2302
<b>totaal</b>	<b>6050</b>	<b>29053</b>	<b>47530</b>	<b>82633</b>

aantal auto's (in particulier bezit) per woning

	Binnenstad	Vooroorlogse wijken	Naoorlogse wijken
rijwoning (huur)	0,40	0,44	0,72
rijwoning (koop)	0,65	0,71	0,95
(half) vrijstaande woning	0,73	0,73	1,09
appartement (tot 200.000 euro)	0,45	0,50	0,46
appartement (vanaf 200.000 euro)	0,62	0,68	0,79

bronnen: VOLIS 01/01/2005 en Mosaic 2004 (RDC-databank)

Conclusie: autobezit in Groningen is laag.

Vergelijking met andere steden:

Apeldoorn:	1,0
Breda:	1,0
Dordrecht:	0,9
Eindhoven:	0,9
Nijmegen:	0,9
Alkmaar:	0,85
Zwolle:	0,8
Arnhem:	0,8
Enschede:	0,8



Maastricht: 0,75  
Groningen: 0,66 (berekeningen afd. Beleidsontwikkeling en rapport  
"Parkeren Binnenstad Groningen" (discussiekader Gemeenteraad), november 2005.

## Bijlage 2

### Inspraak

De brief van de heer E. Pieterman is als bijlage bijgevoegd. Door inspreker zijn een aantal vragen en/of opmerkingen bij de nota genoemd:

- a. inspreker vindt het uitgangspunt “parkeren op eigen erf” als inspanningsverplichting onvoldoende. Hij vindt dat bewoners moeten worden verplicht om de auto op eigen erf te parkeren als daar in het oorspronkelijke ontwerp in is voorzien.
- b. bij het parkeren in de openbare ruimte is aangegeven dat daar pas mag worden geparkeerd als er echt geen alternatieve parkeermogelijkheden zijn. Inspreker vindt dat er duidelijke criteria in de nota moeten worden opgenomen wanneer de verplichting vervalt om het parkeren op eigen terrein op te lossen.
- c. inspreker vraagt zich af of woensdag wel de maatgevende dag is om vast te stellen of de parkeer-capaciteit voldoende is.
- d. inspreker stelt de vraag of de norm van 1,6 parkeerplaatsen bij grondgebonden woningen in vooroorlogse wijken wel voldoende is. Moet de norm niet worden verhoogd naar 2,0 zoals in de uit-leggebieden?
- e. Is het niet reëler om het aanwezigheidspercentage bij woningen op zaterdagmiddag en –avond op 80% te stellen in plaats van 60%? Zaterdagavond zijn er toch meer mensen thuis dan zaterdag overdag?

### Beantwoording van de vragen en opmerkingen.

De Dienst RO/EZ heeft de heer Pieterman uitgenodigd voor een gesprek. In dit gesprek zijn de vragen en opmerkingen behandeld. Hieronder volgt de beantwoording van de vragen en opmerkingen.

ad. a.: de door de heer Pieterman geopperde mogelijkheid van verplichting is bij ons bekend. In het verleden is een dergelijke verplichting wel eens aan de orde geweest, maar om meerdere redenen hebben wij hiertoe niet besloten.

Belangrijkste reden is dat het erg moeilijk zo niet onmogelijk is om een dergelijke regel te handhaven. Handhaving betekent extra inzet van politiepersoneel welke niet is begroot. Daarnaast is de “Nota Parkeernormen” niet het kader waarin een dergelijke verplichting geregeld zou moeten worden. Wanneer van een verplichting al sprake zou zijn, dan is het bestemmingsplan het juridisch kader waarin een dergelijke verplichting geregeld moet worden.

ad. b.: bij de beschrijving van “inspanningsverplichting” is aangegeven dat er redenen kunnen zijn waarom niet op eigen erf geparkeerd kan worden. Dit is bijvoorbeeld het geval in de binnenstad of omdat het bestemmingsplan het niet toelaat. Of de kosten van het aanleggen van een parkeervoorziening zijn exorbitant hoog, zodat het bouwplan financieel onrendabel wordt. Wanneer alternatieven (buurtstallingsgarage, P&R) niet mogelijk zijn, mag in de openbare ruimte geparkeerd worden, mits er voldoende ruimte beschikbaar is. Hierbij wordt een maximale loopafstand geaccepteerd van 150 meter (woningen) of 300 meter voor kantoren en bedrijven. In de door inspreker beschreven situatie kan het zijn dat bij het nieuwbouwproject Pioenstraat/Narcisstraat/Hyacintstraat en Crocusstrater in combinatie met de omgeving voldoende parkeercapaciteit is, uitgaande van de loopafstand van max. 150 meter.

ad. c.: woensdag is een maatgevende dag, omdat uit onderzoek blijkt dat op andere dagen er vaak afwijkende gebeurtenissen zijn. Op donderdag is er koopavond en op zaterdag is er veel winkelbezoek.

Uit onderzoek blijkt dat op woensdag relatief veel mensen thuis zijn: woensdagmiddag zijn de schoolkinderen vrij en mensen die vier dagen werken zijn vaak ook op woensdag vrij. Dit betekent extra vraag naar parkeerruimte.

ad. d.: bij de bouw van nieuwbouwwoningen in vooroorlogse wijken wordt een parkeernorm van 1,6 gehanteerd. Mensen die een woning in een dergelijk gebied kopen, weten dat de parkeerruimte beperkt is. Wanneer men veel ruimte wil hebben en over twee parkeerplaatsen per woning wil beschikken, zijn de nieuwbouwwijken Gravenburg en het toekomstige Meerstad en De Held III daarvoor de uitgelezen wijken. Kortom: een bepaald type woning met bijbehorende parkeerruimte en voorzieningen trekt een bepaalde categorie bewoners. Tegenover de beperkte parkeerruimte staan echter een groot aantal andere voordelen, zoals bestemmingen op loop- en fietsafstand en in de directe nabijheid gelegen voorzieningen, zoals scholen, winkels en sportvoorzieningen.

Het hanteren van verschillende parkeernormen per gebied is voor de gemeente een instrument om sturend te kunnen optreden ten aanzien van de woningkeuze voor een bepaald gebied.

ad. e.: de tabel met aanwezigheidspercentages is gebaseerd op landelijk onderzoek en afkomstig uit het ASVV. Onderzoek wijst uit dat de bezetting op zaterdagavond even hoog is als zaterdagmiddag. Op zaterdagmiddag gebruiken mensen de auto voor winkelbezoek of sociaal recreatieve doeleinden; ook op zaterdagavond zijn mensen weg (verjaardag, familiebezoek). Kortom: de percentages uit de tabel “aanwezigheidspercentages” hoeven niet te worden aangepast.