

# Nota Parkeernormen Ermelo

## Definitief rapport

in opdracht van:  
Gemeente Ermelo

datum: 22 februari 2017  
rapportnummer: 5554-R2-E3  
auteur(s): M. Mallens



Hooikade 13  
Postbus 2873  
2601 CW Delft  
Tel. 015 - 2147899

Hanzeplein 11-27  
8017 JD Zwolle  
Tel. 038 - 4225780

Europalaan 28d  
5232 BC 's-Hertogenbosch  
Tel. 073 - 5231065

# Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>INLEIDING</b>	<b>1</b>
1.1	De Nota Parkeernormen Ermelo	1
1.2	Leeswijzer	1
<b>2</b>	<b>REGELS OMTRENT PARKEREN OP EIGEN TERREIN</b>	<b>2</b>
2.1	Stap 1 - Verwerving/Erfdienstbaarheid	2
2.2	Stap 2 - Parkeerruimte in het nabijgelegen, openbaar gebied	5
2.3	Stap 3 - Parkeerbonds	3
2.4	Stap 4 - Hardheidsclausule	6
<b>3</b>	<b>UITVOERING PARKEEREIS BIJ ONTWIKKELINGEN</b>	<b>7</b>
3.1	Regels invulling parkeerplaatsverplichting	7
3.2	Acceptabele loopafstand	7
3.3	Dubbelgebruik bij het realiseren van meerdere functies	8
3.4	Reductiefactor parkeren op eigen terrein	8
3.5	Maatvoering	9
<b>4</b>	<b>PARKEERNORMEN EN GEBIEDSINDELING</b>	<b>10</b>
4.1	Gebiedsindeling Ermelo	10
4.2	Tabel met parkeernormen	13
4.3	Aanwezigheidspercentages	17
4.4	Halen en brengen bij scholen en dagverblijven: Kiss and Ride	18
4.5	Actualisatie parkeernormen en aanwezigheidspercentages	18
<b>5</b>	<b>FIETSPARKEREN</b>	<b>19</b>
<b>BIJLAGEN</b>		
1.	Definities	
2.	Halen en Brengen bij scholen en kinderdagverblijven	

# 1 Inleiding

## 1.1 De Nota Parkeernormen Ermelo

---

De voorliggende Nota Parkeernormen is een uitwerking van het Parkeerbeleidsplan Ermelo, zoals door de gemeenteraad vastgesteld op 30 juni 2016.

Het doel van deze nota is vooral parkeren goed te regelen, rekening houdend met flexibiliteit bij ruimtelijke ontwikkelingen. Daarnaast moet de nota werkbaar en duidelijk zijn, zowel voor intern gebruik als voor gebruik door initiatiefnemers.

De nota is het resultaat van een integraal proces waarbij verschillende afdelingen van de gemeente Ermelo zijn betrokken.

## 1.2 Leeswijzer

---

In hoofdstuk 2 staan de juridische kaders beschreven.

De uitvoering van de parkeereis staat centraal in hoofdstuk 3.

De parkeernormen inclusief de gebiedsindeling komt in hoofdstuk 4 aan de orde.

Hoofdstuk 5 bevat normen voor het stallen van de fiets.

## 2 Regels omtrent parkeren op eigen terrein

De Nota Parkeernormen Ermelo gaat ervan uit dat een aanvrager de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein realiseert. Het komt regelmatig voor dat aanvragers het perceel maximaal willen bebouwen, om een zo hoog mogelijk rendement uit het perceel te halen. Op die manier is er geen ruimte meer voor de benodigde parkeerplaatsen. De aanvraag wordt toch ingediend, en de gemeente kan het probleem oplossen. Dit is een onwenselijke situatie. Hoofddoel is dat de aanvrager van een omgevingsvergunning op eigen terrein voldoet aan de gemeentelijke parkeereis. Dit kan bijvoorbeeld door aanpassing van het bouwplan. Als de benodigde parkeerplaatsen niet op eigen terrein kunnen worden gerealiseerd (bijvoorbeeld bij bestaande bebouwing), moet de aanvrager bij de aanvraag een onderbouwd verzoek om ontheffing van het parkeerartikel indienen. Hierbij wordt van een aanvrager verwacht dat hij alternatieven heeft gezocht, om alsnog aan de parkeernorm te voldoen.

Hieronder volgt een stappenplan, welke gevolgd moet worden bij elke aanvraag om omgevingsvergunning, waarbij de parkeernorm speelt. Dit stappenplan vormt in feite een trechter, er kunnen geen stappen worden overgeslagen. Het is nadrukkelijk niet de bedoeling, dat een eventueel parkeerprobleem door de aanvrager bij de gemeente wordt neergelegd. Van de aanvrager mag verwacht worden, dat hij zelf initiatieven ontplooit, om het parkeerprobleem op te lossen.

### 2.1 Stap 1 - Verwerving/Erfdienstbaarheid

Als eerste dient de aanvrager te onderzoeken, of het mogelijk is op redelijke afstand gronden te verwerven, waar de benodigde parkeerplaatsen alsnog gerealiseerd kunnen worden. De aanvrager kan gronden aankopen, maar ook met een grondeigenaar een erfdienstbaarheid vestigen ten behoeve van het parkeren.

Erfdienstbaarheid is een last, waarmee een onroerende zaak (het dienend erf) ten behoeve van een andere onroerende zaak (het heersend erf) wordt bezwaard. Erfdienstbaarheid is vastgelegd in artikel 5:70 lid 1 BW. Erfdienstbaarheid gaat van rechtswege over met de eigendomsoverdracht van het heersende erf. De erfdienstbaarheid ontstaat door een zakelijke overeenkomst die vervat is in een notariële akte. De vestiging van erfdienstbaarheid wordt ingeschreven in de openbare registers van het Kadaster.

Voorwaarde voor ontheffing is wel dat de erfdienstbaarheid voldoende bepaald is. Ten tweede is het van belang dat de eigenaar van het dienende erf niet alleen duldt, maar ook gehouden wordt iets na te laten (bijvoorbeeld het bouwen van woningen op zijn terrein, waardoor de parkeerplaatsen daarvoor nodig zijn) (overigens kan dit natuurlijk meegenomen worden in de beoordeling van die omgevingsvergunning, mocht dit geval zich voordoen) en de zaak onderhoudt (en eventueel opricht). Ten derde moet de erfdienstbaarheid voor onbepaalde tijd worden gevestigd.

Ten vierde moet het gebruik van de gronden van het dienende erf in overeenstemming zijn met het bestemmingsplan. Ten vijfde mag de vestiging van de parkeerplaatsen niet in strijd zijn met een goede ruimtelijke ordening.

Indien een erfdiensbaarheid niet mogelijk is, zal een aanvrager aan moeten tonen, dat hij deze optie onderzocht heeft.

## 2.2 Stap 2 - Parkeerfonds

---

Ontheffing door middel van een parkeerfonds houdt in dat de aanvrager, wegens het niet kunnen voldoen aan de parkeernorm de parkeerplaatsverplichting afkoopt. Dit houdt in dat de aanvrager per niet door hem gerealiseerde parkeerplaats een bedrag stort in het parkeerfonds. Het college neemt dan de verplichting over om de parkeerplaatsen binnen 10 jaar na realisatie van het plan in de openbare ruimte te realiseren. De parkeerplaatsen waarvoor in het fonds is gestort, moeten daadwerkelijk worden aangelegd.

Het fonds mag alleen worden aangewend voor de aanleg van parkeerplaatsen waarvoor een bedrag in het fonds is gestort. Het mag dus niet worden gebruikt voor aanleg van parkeerplaatsen om bijvoorbeeld een historisch parkeertekort op te heffen. Het college mag er ook niet voor kiezen, de parkeerplaatsen niet aan te leggen.

De parkeerplaatsen die in het kader van het parkeerfonds worden gerealiseerd zijn voor eenieder toegankelijk. Aan het betalen van de parkeerbijdrage kan de aanvrager van een omgevingsvergunning geen rechten ontlenen aangaande het parkeren in de openbare ruimte en/of de gebouwde parkeervoorziening. Er is geen sprake van een verworven eigendoms- of exclusief gebruiksrecht. De parkeerbijdrage wordt gelijkgesteld aan de gemiddelde reële stichtingskosten van een parkeervoorziening. Op die manier kan het college, in beginsel, daadwerkelijk de aan te leggen parkeerplaatsen bekostigen, zonder dat zij zelf extra middelen beschikbaar hoeft te stellen. Hoewel dat mogelijk niet in alle gevallen lukt, is het uitgangspunt van het parkeerfonds dat deze kostenneutraal functioneert. Om bovenstaande reden moet ontheffing door middel van storting in het parkeerfonds terughoudend worden toegepast en aan duidelijke voorwaarden worden gekoppeld. Voor de ontheffing kan worden verleend, moet aan diverse voorwaarden worden voldaan:

- Ten eerste moet onderzocht worden of de parkeerplaatsen globaal daadwerkelijk gerealiseerd kunnen worden in de nabije omgeving van het te bouwen object. Hierbij moet ook een ruimtelijke afweging gemaakt worden ten aanzien van de plaats en het aantal parkeerplaatsen door middel van een intern advies. Er moet dus in de nabije openbare ruimte in principe plaats zijn voor parkeerplaatsen. Wat bij ontheffing door middel van het parkeerfonds als acceptabel wordt geacht, is uitgewerkt in de hoofdregels. Met de eis dat vooraf globaal duidelijk is waar de parkeerplaatsen worden aangelegd, wordt gewaarborgd dat het college zich niet achteraf voor het probleem geplaatst ziet, dat de parkeernorm afgekocht is en er nergens parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden. Hiermee wordt voorkomen, dat een gestort bedrag terugbetaald moet worden

(eventueel met rente), omdat na verloop van de periode van 10 jaar waarbinnen de parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden door het college, blijkt dat de parkeerplaatsen feitelijk niet aangelegd kunnen worden. Dit zou een financiële strop betekenen, aangezien de parkeerbijdrage met rente terugbetaald moet worden. Als blijkt dat de parkeerplaatsen waarschijnlijk nergens aangelegd kunnen worden, wordt geen ontheffing verleend.

- Ten tweede moet er een afweging gemaakt worden tussen de belangen van de aanvrager en die van de buurt. De nabije omgeving wordt immers, zolang de parkeerplaatsen nog niet worden aangelegd, belast met een hogere parkeerdruk. Na verlening van de omgevingsvergunning en de ontheffing, mag er immers wel gebouwd worden en mag het gebouwde ook in gebruik worden genomen zonder dat al aan de parkeernorm is voldaan. Het is de vraag of, en in hoeverre dit acceptabel is. Om die reden moet het gaan om plannen waarbij de realisatie van het initiatief belangrijker geacht wordt dan de (tijdelijke) nadelige gevolgen op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid. Het college zal die afweging moeten maken.

Daarbij moeten de belangen van de bewoners in de nabije omgeving nadrukkelijk betrokken worden. Bij het wel of niet verlenen van de ontheffing zal gemotiveerd moeten worden waar de belangenafweging uit heeft bestaan, welke belangen zwaarder wegen en waarom die belangen zwaarder hebben gewogen.

- Tot slot moet vooraf duidelijk zijn, dat de aanvrager de financiële middelen heeft, om de parkeernorm af te kopen. Hiertoe zal de aanvrager voor verlening van de omgevingsvergunning (en dus de ontheffing) een bankgarantie moeten overleggen. Geen bankgarantie betekent geen ontheffing. Tevens zal er een overeenkomst gesloten moeten worden tussen de aanvrager en het college, waarin de verplichtingen over en weer worden vastgelegd. Het college zal zich verplichten om binnen tien jaar na toekennen van de omgevingsvergunning (met de parkeeronthefing) de parkeerplaatsen binnen een straal van maximaal 600 meter te realiseren. De aanvrager verplicht zich tot het betalen van een geldsom om de parkeernorm af te kopen. Indien hij niet betaalt, kan het college op basis van de bankgarantie alsnog de financiële middelen afdwingen om de parkeerplaatsen alsnog aan te (laten) leggen. Indien het college na tien jaar de parkeerplaatsen niet heeft aangelegd, noch binnen afzienbare tijd zal aanleggen, kan de aanvrager zijn gelden terugvorderen met rente. De verplichting tot aanleg van de parkeerplaatsen blijft echter bestaan, het is immers een eis vanuit het bestemmingsplan.

Het bedrag per parkeerplaats is opgenomen in de door de gemeenteraad vastgestelde Parkeerfondsverordening.

### 2.3 **Stap 3 - Parkeerruimte in het nabijgelegen, openbaar gebied**

---

Als voorgaande opties geen soelaas bieden, kan onderzocht worden of de parkeerbehoefte mogelijk binnen een redelijke loopafstand kan worden gecompenseerd in de openbare ruimte.

Hierbij zijn twee opties mogelijk:

- a. er kan gebruik gemaakt worden van bestaande parkeerplaatsen;
- b. er kunnen in de openbare ruimte parkeerplaatsen worden aangelegd.

**Ad a.** Hierbij kan gedacht worden aan de omstandigheid dat er ruim voldoende vrije openbare parkeerplaatsen beschikbaar zijn tijdens die momenten dat de te realiseren functie haar piekvraag aan parkeerplaatsen heeft. Dit moet door de aanvrager inzichtelijk worden gemaakt door een parkeertelling uit te laten voeren. De parkeertelling moet worden uitgevoerd door een, vooraf door het college goedgekeurd, verkeerskundig adviesbureau. De parkeertelling vindt plaats in de directe omgeving van de bouwlocatie op een aantal, door het college aan te geven, maatgevende momenten en afstanden (wat die momenten zijn hangt daarbij af van de te realiseren functie). De parkeertelling wordt gevoegd bij het verzoek om ontheffing. Bij de parkeertelling wordt gekeken of op die verschillende momenten op acceptabele, door het college aan te geven, loopafstand voldoende vrije parkeerplaatsen beschikbaar zijn om de parkeervraag waarin de nieuwe functie niet kan voorzien op te vangen terwijl er, naar het oordeel van het college, nog steeds sprake is van een acceptabele parkeerdruk in het gebied. Het realiseren van het bouwplan zal dan, zonder te voldoen aan de parkeereis, geen onacceptabele parkeersituatie in de omgeving tot gevolg zal hebben. Het college gaat er daarbij wel vanuit, dat het verlies aan overschot van parkeerplaatsen financieel gecompenseerd wordt door de initiatiefnemer. Er zal vooraf een overeenkomst gesloten worden met de initiatiefnemer voor een verhaal van kosten voor onderhoud en beheer. Het bedrag wordt per casus berekend (zie Parkeerfondsverordening 2013).

Overigens betekent de ontheffing niet, dat deze parkeerplaatsen exclusief voor dat bouwplan gebruikt mogen worden. Het blijven openbare parkeerplaatsen. De aanvrager kan hierop geen exclusieve rechten claimen. Het spreekt voor zich, dat dit vastgestelde "overschot" aan parkeerplaatsen maar één keer gebruikt kan worden.

**Ad b.** Ermelo kent veel groenstroken. Deze stroken hebben de bestemming "verkeersdoeleinden", maar worden (nog) niet als zodanig benut. Ze zouden, in principe, gebruikt kunnen worden om er parkeerplaatsen te realiseren. Als in de nabije omgeving van een dergelijke groenstrook een aanvraag om omgevingsvergunning wordt ingediend waar niet voldaan kan worden aan de parkeernorm, is het mogelijk om in de groenstrook parkeerplaatsen aan te leggen. Voorwaarde hierbij is, dat de parkeerplaats ook verkeers technisch aangelegd kan worden. Maatgevend hierbij is onder andere de verkeersveiligheid en de mate van hinder die dit op kan leveren voor andere weggebruikers. Toetsing vindt plaats door de verkeerskundige van de gemeente Ermelo.

Tweede voorwaarde is dat de gemeente deze ruimte niet als reserve wil houden voor het opvangen van parkeertekorten of andere doeleinden.

Derde voorwaarde is, dat er een ruimtelijke afweging plaatsvindt ten aanzien van de plaats en de hoeveelheid te realiseren parkeerplaatsen in het groen. Dit om te kunnen waarborgen dat het groene karakter van Ermelo behouden blijft

Als laatste voorwaarde geldt dat de kosten die gemoeid zijn met de aanleg van deze parkeerplaatsen, volledig gefinancierd worden door de aanvrager. Dit zal door middel van een realisatieovereenkomst tussen de gemeente en de aanvrager moeten worden geregeld. Hierin zal een zekerheidsstelling van de aanvrager geëist worden. Als het bouwplan dan gerealiseerd wordt zonder dat de parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden aangelegd, kan de gemeente het garant gestelde bedrag opeisen en gebruiken om de parkeerplaatsen alsnog aan te leggen. Daarnaast is het mogelijk om een verbod tot ingebruikneming op te leggen op basis van het nieuwe Bouwbesluit. Aanvrager legt de parkeerplaatsen aan, onderhoud van de parkeerplaats(en) zal door de gemeente worden gedaan.

Ontheffing zal, als voldaan is aan vorenstaande voorwaarden, kunnen worden verleend.

Overigens betekent de aanleg van parkeerplaatsen in de openbare ruimte niet, dat deze parkeerplaatsen exclusief voor dat bouwplan gebruikt mogen worden. Het worden openbare parkeerplaatsen. De aanvrager kan hierop geen exclusieve rechten claimen.

## **2.4 Stap 4 - Hardheidsclausule**

---

Het sluitstuk van de ontheffingsmogelijkheden wordt gevormd door de hardheidsclausule. Het college kan in specifieke uitzonderingsgevallen gehele of gedeeltelijke ontheffing van de parkeernorm verlenen op basis van de hardheidsclausule. De hardheidsclausule mag slechts in uitzonderlijke situaties toegepast worden, aangezien bij die stap de benodigde parkeerplaatsen feitelijk niet worden gerealiseerd en de parkeerdruk in de nabije omgeving van het te realiseren bouwplan toeneemt. Voorwaarde voor het verlenen van ontheffing van de parkeernorm op basis van de hardheidsclausule is, dat het “voldoen door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit”. Deze optie dient in specifieke gevallen terughoudend te worden toegepast, waarbij gemotiveerd moet worden aangegeven welke bijzondere omstandigheden spelen en op welke overwegende bezwaren dit dan stuit en waarom de hardheidsclausule dan wordt toegepast. Reden, dat dit goed gemotiveerd moet worden, is het voorkomen van precedentwerking. Alleen een financiële afweging leidt nooit tot toepassing van de hardheidsclausule.



## 3 Uitvoering parkeereis bij ontwikkelingen

### 3.1 Regels invulling parkeerplaatsverplichting

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

#### *Verbouw/herontwikkeling of nieuwbouwoffontwikkeling*

Er is onderscheid te maken tussen nieuwbouwplannen en herontwikkeling – of verbouwplannen. Bij nieuwbouwplannen wordt de parkeerplaatsverplichting berekend aan de hand van de parkeernormtabel van hoofdstuk 4. Bij herontwikkeling of verbouwplannen wordt de parkeereis van de oude functie - met de bestaande bestemming - in mindering gebracht op de nieuwe parkeereis. Dit wordt ook wel ‘salderen’ genoemd. Dit levert een aanvullende parkeerplaatsverplichting of overschot op. In het geval van een overschot wordt de bouwaanvraag goed gekeurd. Bij een verplichting zal het plan in parkeren dienen te voorzien. Wanneer bij herontwikkeling of verbouwplannen parkeerplaatsen verdwijnen, bijvoorbeeld omdat hierop gebouwd wordt, moeten deze parkeerplaatsen worden teruggebracht. Deze verplichting staat los van de parkeereis die overblijft na saldering.

### 3.2 Acceptabele loopafstand

Indien het realiseren van parkeren op eigen terrein (deels) onmogelijk is, kan worden bekeken of het mogelijk is om in de openbare ruimte te zoeken naar een oplossing (zie hoofdstuk 2). Het aanleggen van nieuwe parkeerplaatsen op loopafstand van de ontwikkellocatie is daarbij van belang. Wat een acceptabele loopafstand is, wordt beoordeeld bij de bouwaanvraag en is afhankelijk van de functie, het specifieke gebied waar het bouwplan gerealiseerd wordt en een aantal ruimtelijke aspecten aan een looproute zoals sociale veiligheid, aantrekkelijkheid et cetera. De richtlijnen van het CROW voor acceptabele loopafstanden worden hierbij als uitgangspunt gebruikt. Deze zijn weergegeven in afbeelding 3-1 op de volgende pagina.

Hoofdfunctie	Acceptabele loopafstanden
Wonen	Ca. 100 meter (1,0 – 1,5 minuten) <sup>1</sup>
Winkelen	Ca. 200 – 600 meter (2,5 – 7,5 minuten)
Werken	Ca. 200 – 800 meter (2,5 – 9,5 minuten)
Ontspanning	Ca. 100 meter (1,0 – 1,5 minuten)
Gezondheidszorg	Ca. 100 meter (1,0 – 1,5 minuten)
Onderwijs	Ca. 100 meter (1,0 – 1,5 minuten)

Afbeelding 3-1 Richtlijn acceptabele loopafstanden (o.b.v. richtlijnen CROW)

### **Aanvullende eisen voor scholen en kinderdagverblijven en BSO locaties**

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

### **3.3 Dubbelgebruik bij het realiseren van meerdere functies**

De aanwezigheid van gebruikers van verschillende functies vindt vaak op verschillende tijden plaats. Bij gebiedsontwikkeling van meerdere functies op een locatie - of in een gebouw - biedt dit mogelijkheden om parkeercapaciteit efficiënter te gebruiken. Dit wordt dubbelgebruik genoemd. Hierbij wordt berekend hoeveel de parkeerplaatsverplichting per losse functies is. Vervolgens wordt voor verschillende tijdstippen bekeken wanneer de hoogste totale parkeerplaatsverplichting optreedt, als rekening wordt gehouden met de aanwezigheidspercentages die zijn vastgesteld. De aanwezigheidspercentages zijn weergegeven in paragraaf 4.3.

### **3.4 Reductiefactor parkeren op eigen terrein**

De mate waarin parkeren op eigen terrein wordt meegerekend is opgenomen in tabel 3-1. Deze tabel is ontleend aan publicatie: '317 - Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' (CROW, oktober 2012).

<sup>1</sup> Bij een gemiddelde loopsnelheid van 5 kilometer per uur.

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekenings-aantal
Enkele oprit zonder garage	1,0	0,8
Lange oprit zonder garage of carport	2,0	1,0
Dubbele oprit zonder garage	2,0	1,7
Garage zonder oprit (bij woning)	1,0	0,4
Garagebox (niet bij woning)	1,0	0,5
Garage met enkele oprit	2,0	1,0
Garage met lange oprit	3,0	1,3
Garage met dubbele oprit	3,0	1,8

Tabel 3-1 Reductiefactor parkeren op eigen terrein (op basis van het CROW Publicatie 317)

Bovenstaande aantallen gelden voor alle gebieden binnen Ermelo met uitzondering van het buitengebied. Het berekeningsaantal is hier in alle gevallen hetzelfde als het theoretisch aantal.

### 3.5 Maatvoering

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

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

## 4 Parkeernormen en gebiedsindeling

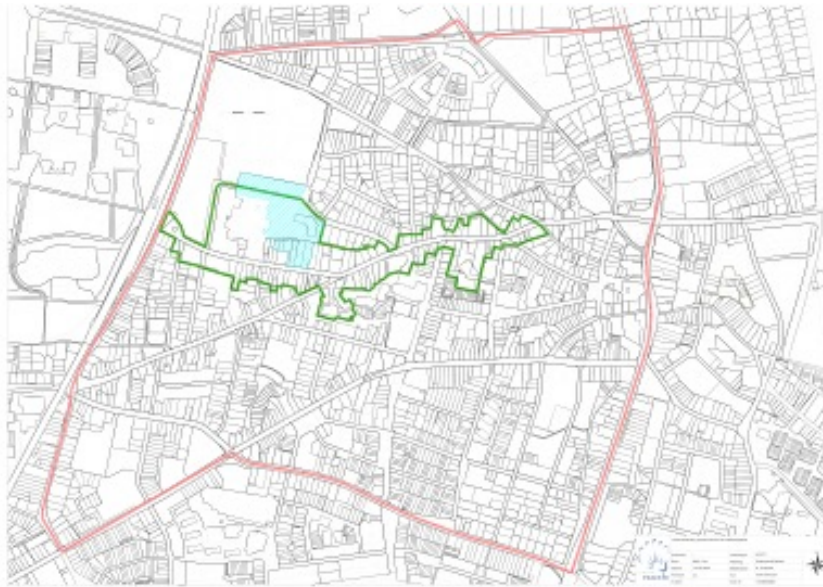
### 4.1 Gebiedsindeling Ermelo

Welke parkeernormen er voor een gebied gelden is o.a. afhankelijk van de stedelijkheidsgraad. De stedelijkheidsgraad wordt bepaald op basis van de omgevingsadressendichtheid (aantal adressen per km<sup>2</sup>), kortweg OAD. In een gebied met een hoge OAD is het aanbod - en de kwaliteit van andere vervoerswijzen – over het algemeen groter dan in een gebied met een lage OAD. Daarom worden in een gebied met een hoge stedelijkheidsgraad lagere parkeernormen toegepast. Daarnaast wordt gekeken naar de stedelijke zone (centrum, schil, overig) van een gebied. Hoe dicht bij het centrum, des te beter is de kwaliteit en het aanbod van overige vervoerswijzen en des te lager dus de parkeernorm.

De gemeente Ermelo valt qua stedelijkheidsgraad - in zijn geheel - in de categorie 'weinig stedelijk' met 905 adressen per vierkante kilometer (bron: CBS, 1 januari 2013). De stedelijke zones 'centrum' en 'schil' die worden gehanteerd zijn in afbeelding 5.1 schematisch in beeld gebracht. Alle overige gebieden binnen de gemeente vallen onder de categorieën 'rest bebouwde kom' indien het gebied gelegen is binnen de bebouwde kom van Ermelo of de overige kernen danwel 'buitengebied' indien het gebied gelegen is buiten de bebouwde kom van Ermelo of de overige kernen.

#### *Ermelo Centrum*

Omdat het aanbod en de kwaliteit van andere vervoerswijzen in het centrum van de kern Ermelo hoger is dan in de rest van de gemeente is het aannemelijk dat de modaal-split (verdeling van verkeersbewegingen over de modaliteiten: auto, openbaar vervoer en langzaam verkeer) in dit deel verschilt van andere gebieden in de gemeente. Daarom gelden er in Ermelo centrum lagere normen dan voor de andere delen. De exacte normen zijn opgenomen in de parkeernormtabellen van paragraaf 4.2.



Afbeelding 4.1 Afbakening centrum Ermelo



Afbeelding 4-2 Afbakening kernwinkelgebied Ermelo

Het blauwe gearceerde gebied maakt geen onderdeel uit van deze nota. Dit betreft projectgebied Markt 2.0 waarvoor aparte afspraken zijn gemaakt met de betreffende ontwikkelaars.

De parkeervraag voor het kernwinkelgebied van Ermelo (zie afbakening in bovenstaande afbeelding) wordt voor centrumfuncties (horeca en funshoppen) berekend middels een algemene parkeernormen voor binnenstadsfuncties van 3,6 parkeerplaats per 100 m<sup>2</sup> BVO.<sup>2</sup>

<sup>2</sup> Dit is gebaseerd op de kengetallen van het CROW voor een hoofdwinkel(stads)centrum 20.000-30.000 inwoners (publicatie 317) en de uitgangspunten zoals eerder beschreven (gemiddelde, weinig stedelijk, centrum).

Uitzondering hierop zijn grote bezoekersaantrekkende functies (bijvoorbeeld formules als Mediamarkt of Primark).

Het voordeel van een binnenstadsfuncties is dat het ruimte geeft aan dynamiek die je in een kernwinkelgebied mogelijk wilt maken: uitwisseling van functies detailhandel, horeca, etc. (flexibiliteit).

#### *Ermelo: rest bebouwde kom*

De overige delen binnen de bebouwde komgrenzen van de kern Ermelo vallen in een andere stedelijk zone (delen van de kern Ermelo, buiten de rode lijn in afbeelding 4-1. Het aanbod en de kwaliteit van andere vervoerswijzen dan de auto zijn daar lager dan in het centrum. Daarom zal het aandeel autogebruik in dit deel hoger zijn en is de parkeervraag voor een functie dus ook hoger. De stedelijke zone van het gebied buiten het centrum van Ermelo wordt aangeduid als schil/overloopgebied.

#### *Overige dorpskernen*

De dorpen Horst, Speuld, Drie, Houtdorp, Leuvenum, Staverden en Telgt zijn de overige dorpen in de gemeente Ermelo. De functie van deze dorpen beperkt zich vrijwel alleen tot wonen. Er is nauwelijks sprake van een winkel/bedrijvenaanbod. Ook is het aanbod ov laag in deze dorpen. Deze dorpen vallen qua stedelijke zone in de CROW-categorie 'rest bebouwde kom'.

#### *Landelijk gebied*

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

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

<b>Indeling</b>	<b>Stedelijkheidsgraad (o.b.v. indeling CROW)</b>	<b>Stedelijke zones (o.b.v. indeling CROW)</b>
Ermelo Centrumgebied	Weinig stedelijk	Centrum
Ermelo Kernwinkelgebied	Weinig stedelijk	Centrum
Ermelo overige gebieden	Weinig stedelijk	Rest bebouwde kom
Overige dorpskernen	Weinig stedelijk	Rest Bebouwde kom
Landelijk gebied	Weinig stedelijk	Buitengebied

*Tabel 4-1 Overzicht stedelijkheidsgraad en stedelijke zones o.b.v. indeling CROW*

## 4.2 Tabel met parkeernormen

---

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

De gemeente Ermelo kiest binnen de kaders van het parkeerbeleidsplan ervoor om met 'gemiddelde parkeernormen' te werken als vertrekpunt bij ruimtelijke ontwikkelingen. Het is geen 'keiharde norm'. In het kader van een goede ruimtelijke ordening biedt dit vertrekpunt ruimte voor alle belanghebbenden om 'op maat' de parkeereis voor een betreffende functie te bepalen. Bij de realisatie van nieuwe functies is het belangrijk om te voorzien in voldoende parkeerplaatsen (vraagvolgend). In bestaande situaties zorgt de BBBB-benadering voor verbetering van het woon- en leefklimaat. In deze nota parkeernormen wordt daarom uitgegaan van de gemiddelde kencijfers zoals beschreven in publicatie 317 van het CROW. In onderstaande tabellen zijn de parkeernormen per hoofdfunctie weergegeven.

Afronding van de parkeernormen vindt in de allerlaatste fase bij de bepaling van de parkeereis. Afronding gebeurt rekenkundig: wanneer de parkeereis eindigt op decimalen 0,1 t/m 0,4 wordt naar beneden afgerond, bij decimalen van 0,5 t/m 0,9 wordt naar boven afgerond.

Voor bepaalde functies in het buitengebied is geen parkeernorm aangegeven (aangeduid met nvt). Het CROW geeft voor die gevallen geen norm omdat de functie in dat gebied niet of nauwelijks voorkomt (bijvoorbeeld een camping in het centrum). Mocht er zich toch een ontwikkeling voordoen waarbij een functie in dat gebied wordt toegevoegd, dan is maatwerk vereist. De norm in het gebied het 'dichts bij' het betreffende gebied (bijvoorbeeld rest bebouwde kom in het geval van buitengebied) vormt dan de richtlijn.

#### 4.2.1 Hoofdfunctie Wonen

	Einheid	Centrum Ermelo	Rest bebouwde kom + Dorpskern	Buitengebied	Aandeel bezoekers
koop vrijstaand	woning	1,8	2,3	2,4	0,3
koop twee-onder-een-kap	woning	1,7	2,2	2,2	0,3
koop, tussen/hoek	woning	1,5	2,0	2,0	0,3
koop, etage, duur	woning	1,6	2,1	2,1	0,3
koop, etage, midden	woning	1,4	1,9	1,9	0,3
koop, etage goedkoop	woning	1,3	1,6	1,6	0,3
huurhuis, vrije sector	woning	1,5	2,0	2,0	0,3
huurhuis, sociale huur	woning	1,3	1,6	1,6	0,3
huur, etage, duur	woning	1,4	1,9	1,9	0,3
huur, etage, midden/goedkoop	woning	1,1	1,4	1,4	0,3
kamerverhuur, zelfstandig	kamer	0,6	0,7	0,7	0,2
aanleunwoning/serviceflat	Woning	1,1	1,2	1,2	0,3

In Ermelo wordt zowel voor de huurwoningen als voor de koopwoningen verschillende (prijs)categorieën gehanteerd. Er is geen onderscheid in appartementen en grondgebonden woningen. Bij bovenstaande tabel geldt de volgende categorisering: goedkoop tot €175.000, midden tot €250.000 en duur boven de €250.000.

#### 4.2.2 Hoofdfunctie werk

	Einheid	Centrum Ermelo	Rest bebouwde kom + Dorpskern	Buitengebied	Aandeel bezoekers
kantoor (zonder baliefunctie)	100 m2 bvo	1,9	2,6	2,6	5%
kantoor (met baliefunctie) commerciële dienstverlening	100 m2 bvo	2,5	3,6	3,6	20%
bedrijf arbeidsintensief/ bezoekersextensief (bijv. industrie)	100 m2 bvo	1,6	2,4	2,4	5%
bedrijf arbeidsextensief/ bezoekersextensief (bijv. loods)	100 m2 bvo	0,7	1,1	1,1	5%
bedrijfsverzamelgebouw	100 m2 bvo	1,4	2,0	2,0	5%



#### 4.2.3 Hoofdfunctie Winkels

	Eenheid	Centrum Ermelo	Rest bebouwde kom + Dorpskern	Buitengebied	Aandeel bezoekers
supermarkt	100 m2 bvo	4,5	7,0	nvt	85%
groothandel in levensmiddelen	100 m2 bvo	nvt	7,4	nvt	80%
binnenstad of hoofdwinkelcentrum (20.000 - 30.000 inwoners)	100 m2 bvo	3,6	nvt	nvt	82%
buurt- en dorpscentrum	100 m2 bvo	nvt	4,0	nvt	72%
wijkcentrum (klein)	100 m2 bvo	nvt	4,9	nvt	76%
wijkcentrum (gemiddeld)	100 m2 bvo	nvt	5,5	nvt	79%
kringloopwinkel	100 m2 bvo	nvt	2,0	2,3	89%
bruin- en witgoedzaken	100 m2 bvo	4,1	8,2	9,3	92%
woonwarenhuis/woonwinkel	100 m2 bvo	1,3	2,0	2,0	91%
meubel/woonboulevard	100 m2 bvo	nvt	2,6	nvt	93%
bouwmarkt	100 m2 bvo	nvt	2,5	2,5	87%
tuin-, groencentrum	100 m2 bvo	nvt	2,7	2,9	89%

#### 4.2.4 Hoofdfunctie horeca en (verblijfs)recreatie

	Eenheid	Centrum Ermelo	Rest bebouwde kom	Dorpskernen	Buitengebied	Aandeel bezoekers
camping	standplaats	nvt	nvt	nvt	1,2	90%
bungalowpark	bungalow	nvt	nvt	1,7	2,1	91%
hotel / pension	per 10 kamers	2,6	4,8	4,8	7,8	77%
café/bar/cafetaria	100 m2 bvo	6,0	7,0	7,0	nvt	90%
restaurant	100 m2 bvo	11,0	15,0	15,0	nvt	80%
discotheek	100 m2 bvo	8,9	15,9	22,8	22,8	99%
Evenementen/beursgebouw/ congresgebouw	100 m2 bvo	5,5	8,0	8,0	8,0	99%

#### 4.2.5 Hoofdfunctie onderwijs

	Eenheid	Centrum Ermelo	Rest bebouwde kom + Dorpskern	Buitengebied	Aandeel bezoekers
kinderdagverblijf (excl. kiss ride)	per 100 m2 bvo	1,0	1,4	1,5	0%
basisonderwijs (excl. kiss & ride)	per leslokaal	0,8	0,8	0,8	
middelbare school	per 100 leerlingen	3,7	4,9	4,9	11%
ROC	per 100 leerlingen	4,8	5,9	5,9	7%
avondonderwijs	per 10 studenten	4,6	6,8	10,5	95%

#### 4.2.6 Hoofdfunctie gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen

Eenheid		Centrum Ermelo	Rest bebouwde kom + Dorpskern	Buitengebied	Aandeel bezoekers
huisartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	2,3	3,3	3,3	57%
apotheek	per apotheek	2,4	3,4	nvt	45%
Fysiotherapiepraktijk	per behandelkamer	1,4	2,0	2,0	57%
consultatiebureau	per behandelkamer	1,5	2,0	2,2	50%
consultatiebureau voor ouderen	per behandelkamer	1,3	2,0	2,2	38%
tandartsenpraktijk	per behandelkamer	1,7	2,6	2,7	47%
Gezondheidscentrum	per behandelkamer	1,7	2,5	2,5	55%
crematorium	per (deels) gelijktijdige plechtigheid	nvt	30,1	30,1	99%
begraafplaats	per (deels) gelijktijdige plechtigheid	nvt	31,6	31,6	97%
religiegebouw	per zitplaats	0,2	0,2	nvt	
verpleeg- en verzorgingstehuis	per wooneenheid	0,6	0,6	nvt	60%

#### 4.2.7 Hoofdfunctie sport, cultuur en ontspanning

Eenheid		Centrum Ermelo	Rest bebouwde kom + Dorpskern	Buitengebied	Aandeel bezoekers
Bibliotheek	100 m2 bvo	0,5	1,2	1,4	97%
Museum	100 m2 bvo	0,6	1,1	nvt	95%
Bioscoop	100 m2 bvo	3,2	11,2	13,7	94%
filmtheater/filmhuis	100 m2 bvo	2,6	7,9	9,9	97%
theater/schouwburg	100 m2 bvo	7,4	9,8	12,0	87%
Casino	100 m2 bvo	5,7	6,5	8,0	86%
bowlingcentrum	per baan	1,6	2,8	2,8	89%
biljart- en snookercentrum	per tafel	0,9	1,4	1,8	87%
dansstudio	100 m2 bvo	1,6	5,5	7,4	93%
fitnessstudio/sportschool	100 m2 bvo	1,4	4,8	6,4	87%
fitnesscentrum	100 m2 bvo	1,7	6,3	7,4	90%
wellnesscentrum (thermen etc.)	100 m2 bvo	nvt	9,3	10,3	99%
sauna, hammam	100 m2 bvo	2,5	6,7	7,3	99%
sporthal	100 m2 bvo	1,6	2,9	3,5	96%
sportzaal	100 m2 bvo	1,2	2,9	3,6	94%
tennisal	100 m2 bvo	0,3	0,5	0,5	87%

squashhal	100 m2 bvo	1,6	2,7	3,2	84%
zwembad overdekt	per 100 m2 bassin	nvt	11,5	13,3	97%
zwembad openlucht	per 100 m2 bassin	nvt	12,9	15,8	99%
sportveld	per ha netto terrein	20,0	20,0	20,0	95%
stadion	per zitplaats	0,1	0,1	nvt	99%
golfbaan (18 holes)	per 18 holes, 60 ha	nvt	96,0	118,3	98%
indoorspeeltuin (klein, gemiddeld)	100 m2 bvo	3,1	4,7	5,1	97%
indoorspeeltuin (groot)	100 m2 bvo	3,7	5,6	6,1	98%
manege (paardenhouderij)	per box	nvt	nvt	0,4	90%
volkstuin	per 10 tuinen	nvt	1,4	1,5	100%
plantentuin (botanische tuin)	per gem. tuin	nvt	27,5	nvt	

### 4.3 Aanwezigheidspercentages

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

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

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

Afbeelding 4-1 Aanwezigheidspercentage (dubbelgebruik parkeervoorzieningen)

Voor de duidelijkheid, bovenstaande percentages worden toegepast wanneer minimaal twee functies gebruik kunnen maken van dezelfde openbare parkeervoorziening. Hierbij gaat het om de mate waarin een parkeervoorziening afwisselend door bewoners of hun bezoekers of werknemers of de bezoekers van kantoren, bedrijven, winkels en andere commerciële voorzieningen kunnen worden gebruikt. Deze uitwisselbaarheid van parkeerplaatsen zorgt ervoor dat de openbare ruimte efficiënt wordt benut.

Voor functies die niet vermeld staan in bovenstaande tabel dient een zo goed mogelijk inschatting te worden gemaakt van de aanwezigheid op basis van een vergelijkbare functie (horeca bijvoorbeeld op basis van bioscoop), of worden uitgegaan van (door de initiatiefnemer aan te leveren) ervaringscijfers van een vergelijkbaar project elders in het land.

#### **4.4 Halen en brengen bij scholen en dagverblijven: Kiss and Ride**

---

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

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

In bijlage 2 is een richtlijn opgenomen hoe met het halen en brengen bij scholen, peuterspeelzalen en buiten schoolse opvang kan worden omgegaan. Aan de hand van de formules uit deze richtlijn kan aanvullende parkeerruimte voor het halen en brengen worden gerealiseerd.

Bij de formules wordt rekening gehouden met het aantal leerlingen, het percentage van leerlingen dat met de auto wordt gebracht en de gemiddelde parkeerduur die tijdens het halen en brengen wordt gebruikt. Deze richtlijn is conform de landelijk gehanteerde richtlijnen die hiervoor bestaan (CROW).

#### **4.5 Actualisatie parkeernormen en aanwezigheidspercentages**

---

Het bestemmingsplan borgt toepassing van de in deze nota beschreven parkeernormen. Het College kan de nota parkeernormen (en daarmee de vigerende parkeernormen, aanwezigheidspercentages etc.) wijzigen, zonder dat het bestemmingsplan daartoe gezien hoeft te worden.

## 5 Fietsparkeren

De maatvoering van een fietsparkeerplaats moet voldoende zijn om een fiets te parkeren/stallen. Ook voor het plaatsen van de fiets is voldoende (manoeuvrer)ruimte nodig. Daarbij moet niet alleen gedacht worden aan ruimten bij nieuwe woningen of nieuwe halten voor openbaar vervoer, maar ook aan voorzieningen. Onderstaande fietsparkeernormen zijn gebaseerd op landelijke gemiddelden per functie zoals beschreven in publicatie 317 'Kencijfers Parkeren en Verkeersgeneratie' van het CROW.<sup>3</sup>

### 5.1.1 Ligging fietsparkeervoorzieningen

De fietsparkeervoorzieningen moeten aantrekkelijk zijn gelegen. Bij solitaire bestemmingen waar men kort hoeft te zijn (supermarkt, bank etc.) moet de afstand tussen stalling en bestemming een beperkt aantal meters zijn. Als de verblijftijd langer is (bijvoorbeeld centrumbezoek – meerdere voorzieningen), mag de loopafstand langer zijn. De fietsparkeervoorzieningen dienen dan geconcentreerd op de (drukst bereden) aanrijroutes te worden gerealiseerd.

### 5.1.2 Fietsparkeernormen

In het Bouwbesluit zijn na een aantal jaren afwezigheid (2003-2012) weer eisen opgenomen voor een 'bergruimte om fietsen beschermd tegen weer en wind te kunnen opbergen'. Deze eis geldt echter alleen voor nieuwbouwwoningen. Voor andere functies geldt dit niet.

Onderstaande tabel beschrijft het aantal benodigde fietsparkeerplaatsen bij voorzieningen, kantoren en recreatie. Deze dienen als richtlijnen voor de realisatie van fietsvoorzieningen op straat. In afwijking van hetgeen beschreven in voorgaande hoofdstuk dient de vraag naar fietsvoorzieningen bij functies anders dan wonen niet te worden gerealiseerd door een initiatiefnemer. Het volgens deze fietsparkeernormen berekende benodigde aantal parkeerplaatsen wordt naar boven afgerond tot een hele parkeerplaats. Dit sluit aan bij de gemeentelijke ambitie het fietsen aantrekkelijker te maken.

Fietsparkeernormen zijn overigens bedoeld voor solitaire gebieden. Ze zijn dus niet geschikt voor gebieden met grote menging van functies, zoals het centrumgebied. Hier is maatwerk vereist.

---

<sup>3</sup> In de kengetallen van het CROW is een marge van 20% verwerkt. Deze extra stallingscapaciteit wordt door het CROW toegepast omdat fietsers de beschikbare stallingsplaatsen plekken ook moeten kunnen vinden. Daarnaast wordt zo enige flexibiliteit geboden om een kleine groei van het fietsgebruik op te kunnen vangen.

	Eenheid	Centrum Ermelo	Rest bebouwde kom + Dorpskernen	Buiten gebied
kantoor medewerkers	100 m2 bvo	1,7	1,2	0,7
kantoor bezoekers	100 m2 bvo	5,0	5,0	5,0
Basisschool leerlingen <250	10 leerlingen	4,3	4,3	-
Basisschool leerlingen 250-500	10 leerlingen	5,0	5,0	-
Basisschool leerlingen >250		6,2	6,2	-
Basisschool medewerkers	10 leerlingen	0,4	0,4	-
Middelbare school (leerlingen)	100 m2 bvo	14	14	-
Middelbare school (medewerkers)	100 m2 bvo	0,6	0,4	-
ROC leerlingen	100 m2 bvo	12	12	-
ROC medewerkers	100 m2 bvo	0,9	0,9	-
Winkelcentrum	100m2 bvo	2,7	2,7	-
Supermarkt	100 m2 bvo	2,9	2,9	-
Bouwmarkt	100m2 bvo	0,25	0,25	-
Tuincentrum	100m2 bvo	0,4	0,4	0,1
Fastfood restaurant (incl. terras)	Locatie	29	10	5
Restaurant (incl. terras)	100 m2 bvo	18	18	15
Restaurant (luxe)	100 m2 bvo	4	4	
Bibliotheek	100 m2 bvo	3	3	-
Bioscoop	100 m2 bvo	7,8	1,4	-
Fitness	100 m2 bvo	5,0	2,0	-
Museum	100 m2 bvo	0,9	0,9	-
Sporthal	100 m2 bvo	2,5	2,5	2,5
Sportveld	Ha netto terrein	61	61	61
Sportzaal	100 m2 bvo	4,0	4,0	4,0
Apotheek (bezoekers)	locatie	7	7	-
Apotheek (medewerkers)	locatie	4	4	-
Begraafplaats	Per gelijktijdige plechtigheid	-	5	5
Kerk / moskee	100 plaatsen	40	40	-
Gezondheidscentrum bezoekers	100 m2	1,3	1,3	-
Gezondheidscentrum medewerkers	100 m2	0,4	0,4	-
Theater	100 zitplaatsen	24	18	-
Stedelijk evenement	100 bezoekers	32	32	-

Zwembad (openlucht)	100 m2 bassin	28	28	-
n Zwembad (overdekt)	100 m2 bassin	20	20	-
Busstation	Halterende buslijn	42	42	-
Carpoolplaats	Autoparkeerplaats	-	-	0,8

## **Bijlagen**



# 1. Algemene definities

<b>Algemeen</b>	p.p. Herontwikkeling of verbouw	parkeerplaats een ontwikkeling waarbij sloop-nieuwbouw wordt gepleegd of een pand/panden zodanig worden aangepast dat de functie en/of het bruto vloeroppervlak verandert.
<b>Winkelen</b>	Bvo  Vvo  Grootschalige detailhandel  Markt  Gymlokaal  Sporthal (binnen)  Funshoppen	bruto vloeroppervlak, bestaande uit de som van de buitenwerks gemeten vloeroppervlakte van alle bouwlagen (inclusief bijvoorbeeld ingesloten buitenruimte, trappen, liftkokers, schalgaten, installatieruimten, delen onder 1,5 meter etc.) verkoop (netto) vloeroppervlak 100 m <sup>2</sup> bvo = 60-80 vvo winkelformules die vanwege de omvang en aard van het assortiment een groot oppervlak nodig hebben en welke bij voorkeur gelegen zijn op perifere locaties 1 m' marktkraam = 6 m <sup>2</sup> bvo (indien geen parkeren achter kraam dan + 1,0 pp per standhouder extra) gymlokalen zonder avondfunctie: parkeervraag = 0 bij sporthal met wedstrijdfunctie: + 0,1 p.p. per bezoekersplaats winkelen zonder concreet aankoopdoel – dit betreft dus bijvoorbeeld niet de dagelijkse boodschappen
<b>Onderwijs</b>	Arbeidsplaats  Leslokaal Basisonderwijs Crèche/peuterspeelzaal/kinderdag-	maximaal gelijktijdig aanwezige werknemers circa 30 zitplaatsen exclusief Kiss&Ride exclusief Kiss&Ride

verblijf

**Gezondheids-Verpleeg-/ verzorgingstehuis  
zorg**

Arts/maatschap/therapeut/  
consultatiebureau

Arts/maatschap/therapeut/  
consultatiebureau

**Leisure**

Sporthal

niet zelfstandige woning met zorg-  
voorzieningen

minimum van 3 p.p. per praktijk

huisartsenpost ook in avond parkeer-  
vraag

bij sporthal met wedstrijdfunctie:

+0,15 p.p. per bezoekersplaats

## 2. Halen-brengen bij scholen / dagverblijven

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

### *Onderbouw (groep 1 tot en met 3)*

Aantal leerlingen x % leerlingen auto halen en brengen x reductiefactor parkeerduur x reductiefactor aantal kinderen

### *Bovenbouw groep 4 tot en met 8*

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

### *Kinderdagverblijf en Buitenschoolse Opvang*

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

	% halen en brengen met de auto	Reductiefactor parkeerduur	Reductiefactor aantal kinderen per auto	Aantal pp per kind
Groep 1 t/m 3	45,0%	0,50	0,75	<b>0,17</b>
Groep 4 t/m 8	22,5%	0,25	0,85	<b>0,05</b>
Kinderdagverblijf / BSO	65,0%	0,25	0,75	<b>0,12</b>

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