

# Nota Maatwerk Parkeernormen en Uitvoeringsregels Entree

(voor nieuwe ontwikkelingen en transformaties in het  
ontwikkelgebied Entree in de gemeente Zoetermeer)

Versie 0.99b  
10 februari 2025



**Gemeente Zoetermeer**  
**Stadhuisplein 1**  
**Postbus 15**  
**2700 AA Zoetermeer**  
**T. 14 079**

---

# Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>4</b>
1.1	Aanleiding	4
1.2	Het vigerend parkeerbeleid als vertrekpunt, maatwerk mogelijk	5
1.3	Leeswijzer	5
<b>2</b>	<b>Juridisch kader</b>	<b>7</b>
2.1	De omgevingsvergunning	7
2.2	Overgangsregeling voor lopende aanvragen	7
2.3	Beleidsregels	8
2.4	Bestuurlijke vaststelling	8
<b>3</b>	<b>De parkeernormen voor auto en fiets</b>	<b>9</b>
3.1	Wat is een parkeernorm?	9
3.2	De hoogte van de parkeernormen	9
3.3	De norm is een minimumnorm	9
3.4	De parkeernorm voor woningen	10
3.5	De parkeernorm voor overige functies	11
3.6	Parkeernormen voor bijzondere voertuigen	12
3.7	Laden en lossen	13
3.8	Elektrisch laden	13
<b>4</b>	<b>Toepassingskader parkeernormen</b>	<b>15</b>
4.1	Rolverdeling tussen gemeente Zoetermeer en initiatiefnemer	15
4.2	Verskil toepassingskader auto en fiets	15
4.3	De definitie van een parkeerplaats	15
4.4	Parkeervraag en parkeeraanbod	16
4.5	Stap 1 – Bepaling van de normatieve parkeerbehoefte	17
4.6	Stap 2 – Toepassen normcorrectie voor deelmobiliteit	18
4.7	Stap 3 – De normatieve parkeeropgave	19
4.8	Stap 4 – Oplossen binnen de contouren van de ontwikkeling	19
4.9	Stap 5 – Gebruik private parkeerplaatsen	21
4.10	Stap 6 – Aanvraag ontheffing	22
4.11	Stap 7 – Borging afspraken	24

5	Specifieke situaties	25
5.1	Berekenwijze bij wijziging van gebruik en sloop	25
5.2	Specifieke (tijdelijke) activiteiten	26
5.3	Bouwen op een bestaande parkeervoorziening	26
5.4	Grote getallen reductie	26
5.5	Vrijstellingsmogelijkheid bij wijziging van gebruik, sloop of uitbreiding	27
Bijlage 1	Auto- en fietsparkeernormen Entree	28
Bijlage 2	Aanwezigheidspercentages	31
Bijlage 3	Eisen gelijkwaardige oplossing bergingen	32
Bijlage 4	Resultaatverplichtingen bij toepassen maatwerk parkeernorm	35
Bijlage 5	Buurt- en wijkhubs	38

# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding

Voor u ligt de Nota maatwerk parkeernormen en uitvoeringsregels Entree. Deze Nota is een onderdeel van het gemeentelijk parkeerbeleid.

De Nota maatwerk parkeernormen en uitvoeringsregels Entree gaat uitsluitend over hoe het fiets- en autoparkeren in ruimtelijke ontwikkelingen in het ontwikkelgebied Entree van Zoetermeer (zie onderstaande afbeelding) moet worden opgelost en welke eisen de gemeente hierbij stelt.



Afbeelding 1. Afbakening gebied waarvoor de Nota maatwerk parkeernormen Entree van toepassing is (gebied: Entree, afkomstig uit Ontwikkelvisie)

De voorliggende Nota maatwerk parkeernormen en uitvoeringsregels Entree vervangt daarmee - uitsluitend voor het in bovenstaande afbeelding weergegeven gebied van Zoetermeer (zie afbeelding 1) - de voorgaande nota voor parkeren 'Nota parkeernormen en uitvoeringsregels Zoetermeer 2019', vastgesteld op 16 december 2019.

Voor alle overige gebieden – niet Entree zijnde – blijft de Nota Parkeernormen en uitvoeringsregels Zoetermeer 2019 van kracht.

## 1.2 Het vigerend parkeerbeleid als vertrekpunt, maatwerk mogelijk

Het geactualiseerde parkeerbeleid zoals beschreven in Beleidsnota Parkeerbeleid 2019 blijft het vertrekpunt vormen voor de Nota maatwerk parkeernormen en uitvoeringsregels Entree. De volgende onderdelen van het geactualiseerde parkeerbeleid zijn hierbij van belang:

- Zoetermeer draagt middels haar parkeernormenbeleid bij aan de duurzame verstedelijkingsopgave. In de komende jaren worden in Zoetermeer duizenden woningen aan de woningvoorraad toegevoegd. Bij al deze woningen dient de parkeerbehoefte van auto en fiets gebiedsgericht gefaciliteerd te worden.
- Zoetermeer zet in op duurzame mobiliteit hetgeen enerzijds betekent dat nieuwe mobiliteitsconcepten (zoals deelauto's en deelfietsen) mogelijk worden gemaakt en anderzijds ook parkeervoorzieningen voor de fiets voldoende en ruimtelijk goed worden ingepast bij nieuwe gebouwen en transformaties van bestaande gebouwen
- Zoetermeer borgt het economisch vestigings- en winkelklimaat, wat ertoe leidt dat nieuwe bedrijven over voldoende parkeermogelijkheden beschikken en bezoekers in voldoende mate worden gefaciliteerd in het snel en eenvoudig vinden van een geschikte parkeerplaats.

De voorliggende Nota maatwerk parkeernormen en uitvoeringsregels Entree is zoveel mogelijk gelijk gehouden aan de Nota parkeernormen en uitvoeringsregels Zoetermeer 2019, om ervoor te zorgen dat er geen frictie optreedt tussen beide documenten.

Op basis van de actuele inzichten zijn enkele aanpassingen en aanvullingen toegepast met betrekking tot:

- De definitie van de rekeneenheid voor woningen (GBO versus BVO, paragraaf 3.1);
- Het nieuwe juridisch kader (Omgevingswet, hoofdstuk 2);
- 10 % van de te realiseren parkeerplaatsen – auto én fiets - te voorzien van een laadpunt. Dit is in lijn met de nieuwe CROW publicatie 2024 die een groei verwacht t.o.v. de CROW publicatie uit 2018 (was 5%, paragraaf 4.5);
- Voor de uitvoering en maatvoering van fiets- en autoparkeerplaatsen wordt verwezen naar de nieuwste CROW richtlijnen "Leidraad fietsparkeren 2023" resp. "ASVV 2021" (paragraaf 4.3);
- De beleidsregels ten aanzien van gemeenschappelijke stallingen voor scootmobielen en fietsen (2020) is opgenomen in bijlage 3
- Afwijkingsmogelijkheid voor laden/lossen in de openbare ruimte is specifiek voor Entree gemaakt (paragraaf 3.7).

In deze Nota Maatwerk parkeernormen en uitvoeringsregels Entree is een zogenaamde maatwerk autoparkeernorm geïntroduceerd (ambitiescenario<sup>1</sup>). Het toepassen hiervan is facultatief, maar wel aan nadere voorwaarden (resultaatverplichtingen voor de initiatiefnemer) verbonden.

Met de maatwerk autoparkeernorm wordt aansluiting gevonden in de ruimtelijke en programmatische ambities van Entree, in combinatie met de gewenste, te faciliteren mobiliteitstransitie (zie ook Ontwikkelvisie Entree). De nadere voorwaarden hebben betrekking op de realisatie van flexwerkplekken, van buurt- en wijk HUBs en alle parkeerplaatsen voor deelauto's en deelfietsen geschikt maken voor e-laden.

## 1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is het juridisch kader opgenomen dat op deze Nota maatwerk parkeernormen en uitvoeringsregels Entree van toepassing is.

In hoofdstuk 3 wordt een korte toelichting gegeven op wat een parkeernorm is en hoe de autoparkeernormen en fietsparkeernormen voor Entree tot stand zijn gekomen.

---

<sup>1</sup> Nadere uitleg zie paragraaf 3.2

In hoofdstuk 4 worden de uitvoeringsregels en het toepassingskader beschreven aan de hand waarvan de autoparkeernormen en fietsparkeernormen worden toegepast en worden vertaald naar het aantal parkeerplaatsen dat door een initiatiefnemer van een nieuwbouw- of transformatieproject in Entree (zie afbeelding 1) dient te worden gerealiseerd.

Tenslotte worden in hoofdstuk 5 nog een aantal specifieke situaties beschreven.

## 2 Juridisch kader

### 2.1 De omgevingsvergunning

Een ruimtelijke ontwikkeling moet passen binnen de regels van het omgevingsprogramma Entree. Op basis van artikel 5.1 van de Omgevingswet (Ow) dient voor ontwikkelingen waarin een bouwwerk wordt gebouwd, een omgevingsvergunning te worden aangevraagd.

De aanvraag voor een omgevingsvergunning wordt getoetst door de ambtelijke organisatie van de gemeente en de vergunning wordt verleend door het college van burgemeester en wethouders. In de aanvraag omgevingsvergunning moet door de initiatiefnemer ten minste het volgende inzichtelijk worden gemaakt voor fiets- en autoparkeren:

- Het ruimtelijk programma dat in de ruimtelijke ontwikkeling wordt gerealiseerd (bijvoorbeeld het aantal woningen of aantal vierkante meter bruto vloeroppervlakte van geplande functies). Als sprake is van een gefaseerde ontwikkeling (mogelijk meerdere vergunningaanvragen), dan moet de samenhang tussen de verschillende fasen en het totaalplan worden aangeduid.
- De berekening van de parkeerbehoefte voor de fiets en de auto (parkeerbalans), inclusief de gehanteerde uitgangspunten in uitgevoerde berekeningen.
- Ontwerptekeningen van de aan te leggen parkeerplaatsen of de parkeervoorziening(en), waarin het aantal beschikbare parkeerplaatsen is aangeduid inclusief maatvoeringen.
- Indien van toepassing: de onderbouwing van de toegepaste maatwerk parkeernorm, gesloten overeenkomsten over bijvoorbeeld de inzet van autodeelconcepten en overige diensten en producten op het gebied van deelmobiliteit, de koop of huur van parkeerplaatsen om te voorzien in de parkeerbehoefte. Hierbij moet ook worden beschreven hoe deze oplossingen in de praktijk zullen functioneren.

### 2.2 Overgangsregeling voor lopende aanvragen

Voor bestaande (bouw)ontwikkelingen is een overgangsregeling van toepassing. Deze houdt in dat onderhavige Nota maatwerk parkeernormen en uitvoeringsregels Entree niet van toepassing is op:

1. Een bouwinitiatief ten aanzien waarvan tot de publicatiedatum van deze Nota maatwerk parkeernormen en uitvoeringsregels Entree een aanvraag om een omgevingsvergunning via het OLO is ingediend (hierop blijft de Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels uit 2019 of de norm conform de versnellingsagenda woningbouw, van toepassing);
2. Een bouwinitiatief dat tot de publicatiedatum van deze Nota maatwerk parkeernormen en uitvoeringsregels Entree door initiatiefnemer aan de gemeente bekend is gemaakt, mits het betreffende bouwinitiatief, met name naar aard, inhoud en haalbaarheid, redelijkerwijs kan leiden tot verlening van een omgevingsvergunning en mits ten aanzien van het gehele bouwinitiatief binnen een jaar na de publicatiedatum van deze Nota maatwerk parkeernormen en Uitvoeringsregels Entree een aanvraag om een omgevingsvergunning via het OLO is ingediend;
3. Een bouwinitiatief ten aanzien waarvan in een overeenkomst tussen initiatiefnemer en de gemeente is bepaald dat op de realisering de Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels uit 2019 of een andere in die overeenkomst bepaalde normering van toepassing is.
4. Een stedenbouwkundig plan of ontwikkelingsvisie die vóór de publicatiedatum van deze Nota maatwerk parkeernormen en uitvoeringsregels Entree bestuurlijk is vastgesteld en waarin is bepaald dat op de realisering daarvan de Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels uit 2019 van toepassing is.
5. Een samenwerkingsovereenkomst die tot de publicatiedatum van deze Nota maatwerk parkeernormen en uitvoeringsregels Entree tussen initiatiefnemer en de gemeente gesloten is en waarin de Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels uit 2019 of een andere in die

overeenkomst bepaalde normering, expliciet als uitgangspunt voor de toekomstige planontwikkeling is opgenomen.

6. Een bouwinitiatief ten aanzien waarvan de gemeente tot de publicatiedatum van onderhavige Nota met de initiatiefnemer(s) in een precontractuele fase al schriftelijke afspraken heeft gemaakt waarin is bepaald dat de realisering de Nota Beleidsnota Parkeren en Uitvoeringsregels 2019 of een andere normering van toepassing is.

### 2.3 Beleidsregels

De Nota maatwerk parkeernormen en uitvoeringsregels Entree heeft het karakter van een beleidsregel. De Nota maatwerk parkeernormen en uitvoeringsregels Entree stelt de kaders waaronder het college van Burgemeester en Wethouders medewerking verleent aan ruimtelijke ontwikkelingen die een nieuwe parkeerbehoefte genereren of een verandering in de parkeerbehoefte veroorzaken.

### 2.4 Bestuurlijke vaststelling

De beleidsuitgangspunten met parkeernormen en uitvoeringsregels van onderhavige Nota worden door de Raad vastgesteld.

#### ***Hardheidsclausule***

Wanneer blijkt dat een initiatiefnemer gemotiveerd niet (voldoende) aan de gestelde parkeeropgave kan voldoen, kan het college van burgemeester en wethouders een besluit nemen om (gedeeltelijke) afwijking of vrijstelling van de parkeeropgave toe te staan.



## 3 De parkeernormen voor auto en fiets

### 3.1 Wat is een parkeernorm?

Een parkeernorm is een getal dat aangeeft hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn voor een bepaalde functie per eenheid of oppervlakte bij nieuwbouw- en transformatieontwikkelingen. De oppervlakten zijn weergegeven in bruto-vloeroppervlak (m<sup>2</sup> bvo).<sup>2</sup>

De gemeente Zoetermeer hanteert parkeernormen voor de auto én voor de fiets. Het niet voldoen aan de parkeernorm en/of het bijbehorende toepassingskader, kan één van de weigeringsgronden voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning zijn. Dit geldt zowel voor het niet voldoen aan de autoparkeernormen als het niet voldoen aan de fietsparkeernormen.

### 3.2 De hoogte van de parkeernormen

De auto- en fietsparkeernormen in deze Nota Maatwerk parkeernormen en uitvoeringsregels Entree zijn op de volgende principes gebaseerd:

#### **Fietsparkeernormen**

De fietsparkeernormen voor Entree zijn gelijk aan de fietsparkeernormen zoals benoemd in de Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels Zoetermeer 2019, met uitzondering van het aandeel van de fietsparkeernorm voor bezoekers van bewoners.

Het aandeel van de fietsparkeernorm voor bezoekers van bewoners is nu vastgesteld op 0,5 fietsparkeerplaats per woning. Dit is mede gebaseerd op de actuele fietsparkeercijfers van het CROW (publicatie januari 2025).

#### **Autoparkeernormen**

De autoparkeernormen voor Entree zijn in aanvang gelijk aan de autoparkeernormen zoals benoemd in de Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels Zoetermeer 2019. Deze normen zijn weergegeven als basisparkeernormen (normscenario).

Aanvullend zijn maatwerk autoparkeernormen voor Entree benoemd (ambitiescenario). Deze maatwerk autoparkeernormen zijn uitsluitend van toepassing op de te realiseren woningen in Entree. De maatwerk autoparkeernormen zijn gebaseerd op een parkeeroplossing die het mogelijk maakt om de ruimtelijke en programmatische ambities van Entree, zoals weergegeven in de Ontwikkelvisie Entree, te realiseren.

Aan het toepassen van de maatwerk autoparkeernormen zijn extra uitvoeringsregels verbonden. Deze worden in paragraaf 4.5 en in Bijlage 4 nader omschreven.

### 3.3 De norm is een minimumnorm

Voor de parkeernormen voor auto en fiets geldt dat deze als minimumnorm gelden. Dit betekent dat minder parkeerplaatsen realiseren dan de norm niet is toegestaan, maar meer parkeerplaatsen dan de norm is – onder de hierna genoemde voorwaarden – mogelijk.

In het geval een initiatiefnemer meer parkeercapaciteit wil realiseren dan het aantal parkeerplaatsen volgens de parkeernormen, zal de initiatiefnemer eerst moeten onderzoeken wat de consequenties zijn van bijvoorbeeld de mogelijke extra verkeersbewegingen die het gevolg zijn

---

<sup>2</sup> De woningoppervlakte betreft het totale bruto vloeroppervlak van de woning achter de voordeur, gemeten volgens de meetmethoden van NEN2580. Gemeenschappelijke ruimten bij meergezinswoningen blijven dus buiten beschouwing. De NEN-norm beschouwt ook de 'parkeerruimte' als onderdeel van de BVO. In afwijking hiervan wordt deze ruimte niet gezien als oppervlak van de woning achter de voordeur en telt deze dus niet mee.

van de hogere parkeercapaciteit. Als die gevolgen voor de gemeente te veel negatieve effecten hebben, dan kan de initiatienemer gehouden worden aan de minimum parkeernorm.

### 3.4 De parkeernorm voor woningen

In Zoetermeer worden veel verschillende soorten woningen gebouwd. Om de verschillende woningtypen te categoriseren maken we onderscheid in niet-gestapelde en gestapelde woningen, die verder zijn onderverdeeld in oppervlakte (in m<sup>2</sup> bvo). De meeste woningen in Zoetermeer vallen onder deze categorieën (gestapeld of niet gestapeld en in omvang variërend van < 40 m<sup>2</sup> bvo tot > 180 m<sup>2</sup> bvo).

#### *Woondoelgroepgerichte parkeernormen*

Naast de parkeernormen voor in Zoetermeer algemeen voorkomende woningtypen (gestapeld of niet gestapeld en van een bepaalde grootte), wordt ook een aantal woondoelgroepgerichte parkeernormen benoemd. Deze parkeernormen zijn specifiek benoemd voor woningen of wooneenheden die bewoond worden door een specifieke woondoelgroep en houden rekening met hun autobezit. Een korte nadere toelichting van de woningen of wooneenheden die bewoond worden door een specifieke woondoelgroep volgt hierna.

#### *Sociale/goedkope huur*

Een woning waarvan de huurprijs gemaximaliseerd is lager dan of gelijk is aan de geldende huurliberalisatiegrens.

#### *Studentenhuisvesting (gedeeld)*

Een voor studenten bedoelde woning, geormerkt met een campuscontract (een huurovereenkomst voor studenten waarin een eis wordt gesteld dat de huurder ingeschreven moet staan bij een onderwijsinstelling).

#### *Kamerverhuur*

Een woonvorm waarbij sprake is van een woonruimte die via een gemeenschappelijke toegang bereikt kan worden zonder eigen voordeur en waarbij de bewoner afhankelijk is van één of meer gemeenschappelijke dagelijkse voorzieningen (keuken, douche en/of toilet) buiten die woonruimte.

#### *Jongerenwoning*

Een volwaardige woning die bewoond wordt door een persoon in de leeftijd van 18 tot maximaal 26 jaar. De initiatiefnemer dient bij de aanvraag omgevingsvergunning aantoonbaar en controleerbaar te maken dat deze leeftijdsgrens in de verhuur van de woning wordt toegepast.

#### *Zorgwoning*

Een woning waarin mensen die zorg nodig hebben zelfstandig kunnen wonen, maar die wel in de nabije omgeving is gelegen van een zorginstelling, vooral bedoeld voor ouderen en gehandicapten.

#### *Verpleeg/verzorgingstehuis*

Een wooneenheid waarbij de oudere bewoner niet meer geheel zelfstandig kan wonen en gehele of gedeeltelijke verzorging nodig heeft. Te denken valt dan aan de bewoners van een bejaardenhuis/verzorgingshuis/verpleeghuis. Hier zijn alleen parkeerplaatsen nodig voor het faciliteren van bezoekers en personeel.

De parkeernormen voor de woonfuncties zijn weergegeven in Bijlage 1.

#### *Gemeenschappelijke ruimte*

Als er sprake is van een gemeenschappelijke ruimte ten behoeve van bewoners van één of meerdere woningen (zie ook NEN 2580) en die ruimte heeft als functie een dagelijkse voorziening

(keuken, douche, toilet), dan wordt deze ruimte (in m<sup>2</sup> bvo) evenredig toebedeeld aan alle woningen die hiervan gebruik kunnen maken.

#### *De bezoekersparkeernorm voor woningen*

In de autoparkeernorm voor woningen zit een deel dat is bestemd voor de parkeerbehoefte van bezoekers van de bewoners. Dat kan bijvoorbeeld visite zijn, mantelzorgers, dienstverleners of serviceverleners.

Ook in de fietsparkeernorm voor woningen zit een deel dat is bestemd voor de parkeerbehoefte van bezoekers van de bewoners.

Het parkeren voor bezoekers van woningen - van auto en/of fiets- dient altijd op openbaar toegankelijke parkeerplaatsen vormgegeven te worden. Dit betekent dat bezoekers altijd toegang moeten kunnen krijgen tot de voor hen bestemde parkeerplaatsen. Bij gebouwde of afgesloten parkeervoorzieningen kan door middel van toegangscode's of apps de vrije toegankelijkheid voor bezoekers eventueel gewaarborgd worden.

### 3.5 De parkeernorm voor overige functies

In Bijlage 1 zijn de parkeernormen voor overige functies weergegeven. Daarbij is onderscheid gemaakt in de volgende functiecategorieën:

- Werkgelegenheid
- Winkels
- Ontspanning
- Horeca en verblijfsrecreatie
- Gezondheid
- Onderwijs
- Overig

Het kan voorkomen dat voor een functie geen autoparkeernorm is opgenomen. Wanneer deze situatie zich voordoet, dient de parkeernorm gehanteerd te worden die geldt voor de meest vergelijkbare functie of anders de meest recente autoparkeerkencijfers van het CROW. De fietsparkeerkencijfers van het CROW zijn op dit moment minder gedetailleerd dan de parkeerkencijfers voor auto's. Om die reden kan het voorkomen dat voor een te realiseren functie nog geen fietsparkeernorm is opgenomen. Wanneer deze situatie zich voordoet, dient de fietsparkeernorm gehanteerd te worden die geldt voor de meest vergelijkbare functie.

#### *De bezoekersparkeernorm voor de overige functies*

In de auto- en fietsparkeernormen voor overige functies is eveneens een deel opgenomen dat is bestemd voor de parkeerbehoefte van bezoekers van de betreffende functie.

Ook voor het parkeren voor bezoekers van de overige functies geldt dat dit altijd op openbaar toegankelijke parkeerplaatsen vormgegeven dient te worden. Dit betekent dat bezoekers altijd toegang moeten kunnen krijgen tot de voor hen bestemde parkeerplaatsen. Bij gebouwde of afgesloten parkeervoorzieningen kan door middel van toegangscode's of apps de vrije toegankelijkheid voor bezoekers eventueel gewaarborgd worden.

Voor een aantal overige functies volgt hierna een korte toelichting.

#### *Parkeernormen werkgelegenheid*

Er is in de hoofdfunctie Werkgelegenheid geen onderscheid gemaakt in kantoren met of zonder baliefunctie, zoals in de kencijfers van het CROW. Kantoren met baliefunctie kennen een hogere parkeervraag dan kantoren zonder baliefunctie. Bij de realisatie van kantoorpanden is op voorhand vaak niet vast te stellen welk type kantoren er zich zullen vestigen. Een functieverandering van kantoor zonder baliefunctie naar een kantoor met baliefunctie komt in de loop van de tijd niet geregeld voor. Er is daarom voor gekozen het onderscheid tussen met en zonder baliefunctie te

laten vervallen en alleen een parkeernorm voor kantoren op te nemen, die is gebaseerd op het kencijfer voor kantoren met baliefunctie.

#### Parkeernormen gezondheidszorg

Bij huisartsenpraktijk en gezondheidscentrum geldt de aanvullende voorwaarde dat voor elke 1 fte huisarts een gereserveerde parkeerplaats binnen de plangrenzen van de ontwikkeling wordt gerealiseerd.

#### Parkeernormen onderwijs

In de parkeernormen voor basisscholen is een bezoekersaandeel van 0% meegenomen. Voor het halen en brengen van kinderen is een afzonderlijke rekenregel toegevoegd. Hiervoor worden de rekenregels voor Kiss & Ride van het CROW gehanteerd.

In de richtlijnen van het CROW zijn rekenregels opgenomen ten behoeve van een inschatting van de parkeerbehoefte voor Kiss & Ride bij basisonderwijs. Deze rekenmethode, waarbij met behulp van diverse parameters<sup>3</sup> de parkeervraag wordt bepaald, wordt doorgaans als lastig ervaren. Derhalve heeft Zoetermeer ervoor gekozen, afgeleid van de uitkomst van de rekenexercitie van het CROW, hiervoor een norm op te nemen ten behoeve van het aantal te realiseren Kiss & Ride parkeerplaatsen bij basisscholen.

De parkeernorm voor "halen en brengen" bij de functie Kinderdagverblijf (crèche) is opgenomen in de bij deze functie behorende parkeernorm.

### 3.6 Parkeernormen voor bijzondere voertuigen

In grote- en middelgrote steden speelt het parkeren van bijzondere voertuigen een belangrijke rol. Met bijzondere voertuigen worden onder andere bedoeld:

- Motorfietsen;
- Bromfietsen en snorfietsen (scooters);
- Auto voor mindervaliden.
- Scootmobielen

De gemeente Zoetermeer kiest er voor om voor de bovengenoemde bijzondere voertuigen geen parkeernormen op te nemen. Dit omdat het zeer lastig is om specifieke inschattingen te maken over het aantal benodigde parkeerplaatsen voor de bovengenoemde bijzondere voertuigen. De gemeente hanteert als uitgangspunt dat bij functies waar een parkeerbehoefte van bijzondere voertuigen aannemelijk is, de initiatiefnemer hier een bijpassend aantal parkeerplaatsen voor realiseert. Onderstaande uitwerking van het parkeren van bijzondere voertuigen dient derhalve te worden beschouwd als richtinggevend.

#### *Motorfietsen*

De gemeente hanteert het uitgangspunt dat de initiatiefnemer een bij de ontwikkeling passend aantal parkeerplaatsen zelf realiseert, binnen de contouren van de ontwikkeling<sup>4</sup>.

#### *Bromfietsen en snorfietsen (scooters)*

---

<sup>3</sup> De parameters betreffen aantal leerlingen, percentage leerlingen met de auto, reductiefactor gemiddelde parkeerduur, reductiefactor aantal leerlingen met de auto.

<sup>4</sup> In de gemeentelijke omgevingsplannen is de verplichting opgenomen dat bij het verlenen van omgevingsvergunningen dient te worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid op 'eigen terrein'. Met de 'contouren van de ontwikkeling' (of ontwikkelkavel) wordt hetzelfde gebied bedoeld als het 'eigen terrein' dat in het omgevingsplan is opgenomen. Het 'eigen terrein' kan dus ook (toekomstig) openbaar gebied zijn dat bij de ontwikkeling is betrokken.

Ook bij bromfietsen en snorfietsen (scooters) hanteert de gemeente het uitgangspunt dat de initiatiefnemer een bij de ontwikkeling passend aantal parkeerplaatsen zelf realiseert, binnen de contouren van de ontwikkeling.

De gemeente spreekt haar voorkeur uit om brom- en snorfietsparkeerplaatsen te integreren met de fietsparkeervoorzieningen. De vormgeving van deze parkeerplaatsen is door vrije ruimte te reserveren die passend is voor het parkeren van een brom- of snorfiets. Als uitgangspunt kan worden gehanteerd dat 1 op de 6 huishoudens in Zoetermeer over een brom- of snorfiets beschikt. (bron: omnibus enquête Zoetermeer).

#### *Mindervaliden*

Bij nieuwe ontwikkelingen sluit de gemeente Zoetermeer zich, ten aanzien van het aantal te realiseren parkeerplaatsen voor mindervaliden, aan bij de landelijk richtlijnen van het CROW. Dit houdt in dat bij toekomstig te ontwikkelen openbare voorzieningen en winkelcentra ten minste 1 algemene gehandicaptenparkeerplaats wordt ingericht, maar met als richtlijn een percentage van tenminste 2% van de totaal te realiseren parkeercapaciteit<sup>5</sup>.

#### *Scootmobielen*

De aanvrager van een omgevingsvergunning voor een woongebouw kan in de aanvraag verzoeken om afwijking van de prestatie-eisen die in artikel 4.171 en 4.172 van het Besluit Bouwwerken Leefomgeving zijn gesteld. De aanvrager moet gemotiveerd aangeven hoe wordt voldaan aan de voorwaarden<sup>6</sup> zoals gesteld in bijlage 3.

### 3.7 Laden en lossen

Met name detailhandel- en horecavoorzieningen worden gekenmerkt door een expliciete behoefte aan parkeerplaatsen bestemd voor het laden en lossen van goederen.

Ook bij woningen is door de toename van het doen van aankopen van producten en goederen op bestelling (bijvoorbeeld via internet) en het laten thuisbezorgen daarvan, in toenemende mate behoefte aan een 'laad- en los'-parkeerplaats voor leveranciers /bezorgers van deze producten en goederen. Een initiatiefnemer is verplicht om bij een realisatie van meer dan 50 woningen tenminste 1 laad-en-losplaats per 50 woningen in een woongebouw of woningcluster, voor het afleveren/bezorgen van goederen, te realiseren.

Ruimtelijk en programmatisch is in Entree het in pandig oplossen van laad- en losplaatsen niet mogelijk en mag plaatsvinden in het openbaar gebied. In het buitenruimte ontwerp van Entree wordt ruimte voor deze logistieke functie expliciet aangegeven. De ontwerpprincipes hierover staan beschreven in de Ontwikkelvisie Entree.

### 3.8 Elektrisch laden

De gemeente Zoetermeer wil de overgang van fossiele brandstoffen naar meer milieuvriendelijke alternatieven, zoals elektrisch rijden, stimuleren. Daarom wordt aan initiatiefnemers voorgeschreven dat 10 % van de te realiseren parkeerplaatsen – auto én fiets - voorzien zijn van een laadpunt en dat nog eens 10 % van de parkeerplaatsen voorbereid dient te zijn om een laadpunt aan te brengen. Voorbereid houdt in dat de ondergrondse/inpandige infrastructuur al aangelegd is (loze leidingen e.d.) en dat het elektrisch vermogen hierop voorbereid is, zodat, wanneer de behoefte zich voordoet, direct een laadpunt kan worden aangesloten. Voor andere innovatieve alternatieven zoals bijvoorbeeld waterstof of zonnecellaadpunten zal indien dit zich voordoet nagegaan worden hoe deze alternatieven het beste gefaciliteerd kunnen worden. Vooralsnog is hier in onderhavige Nota nog geen richtlijn voor opgenomen.

<sup>5</sup> Conform Handboek voor Toegankelijkheid van het CROW

<sup>6</sup> Deze zijn gelijk aan de vastgestelde beleidsregels "Gelijkwaardige oplossingen bergingen bij woongebouwen Zoetermeer (2020)

De eis voor elektrisch laden geldt alleen bij een normatieve parkeeropgave van meer dan 20 parkeerplaatsen. Bij bouwinitiatieven met een lagere eis dan 20 parkeerplaatsen, staat het de initiatiefnemers vrij om laadpunten aan te leggen.

De laadpunten bij parkeerplaatsen binnen de contouren van de ontwikkeling dienen door de initiatiefnemer zelf gerealiseerd te worden.

## 4 Toepassingskader parkeernormen

In dit hoofdstuk is weergegeven hoe de gemeente Zoetermeer komt tot een normatieve opgave en het daarop gebaseerde aantal door de initiatiefnemer te realiseren parkeerplaatsen (de parkeereis). De in hoofdstuk 3 benoemde parkeernormen per functie dienen eenduidig toegepast te worden. De te maken afspraken met de initiatiefnemer over het feitelijk uitvoeren van de vereiste parkeeropgave worden opgenomen als voorwaarden in de te verlenen omgevingsvergunning.

### 4.1 Rolverdeling tussen gemeente Zoetermeer en initiatiefnemer

De volledige looptijd van nieuwbouw- en transformatieontwikkelingen kan, van (pre-)verkenning tot realisatie, meerdere jaren bedragen. In dit kader is van belang dat in het toepassingskader duidelijk is wat de rolverdeling is tussen de gemeente Zoetermeer en de initiatiefnemer.

#### *De initiatiefnemer*

Met de initiatiefnemer van een nieuwbouw- of transformatieontwikkeling wordt de partij bedoeld die op het gebied van parkeren betrokken is bij de aanvraag van een omgevingsvergunning en hiervoor de verantwoordelijkheid draagt. De initiatiefnemer levert alle voor parkeren relevante gegevens van een ontwikkeling bij de gemeente aan (zoals het bouwprogramma, aantallen eenheden met bijbehorende oppervlakten in bvo, aanwezige gemeenschappelijke ruimten, de parkeerbalans, contracten over oplossing van de normatieve parkeeropgave) die benodigd zijn om de gemeente een parkeertoets uit te kunnen laten uitvoeren. Hierbij zal door de gemeente getoetst worden of ten behoeve van het parkeren van auto's, fietsen en overige voertuigen alsmede het laden en lossen, in voldoende mate is voorzien.

#### *De gemeente Zoetermeer*

De gemeente Zoetermeer treedt binnen beleidsregels op als adviserende en toetsende partij. Hiervoor houdt de gemeente de vigerende beleidsregels als leidraad aan. De belangrijkste aspecten die, op het gebied van parkeernormen in nieuwbouw- en transformatieontwikkelingen worden getoetst zijn:

- of de normatieve parkeeropgave op een duurzame en toekomstbestendige wijze wordt opgelost;
- of de normatieve parkeeropgave ook in de praktijk zal functioneren (hierbij wordt expliciet aandacht besteed aan de wijze waarop het bezoekersaandeel van de opgave wordt opgelost);
- of nieuwbouw- of transformatieontwikkelingen niet tot extra (ongewenste) parkeervraag en daarmee verhoogde parkeerdruk in de openbare ruimte leiden.

### 4.2 Verschil toepassingskader auto en fiets

In de basis is de wijze waarop de auto- en fietsparkeernormen worden toegepast hetzelfde. Zowel voor auto als fiets is het uitgangspunt dat de volledige normatieve parkeeropgave binnen de contouren van de ontwikkeling dient te worden opgelost. Indien het feitelijk onmogelijk of onwenselijk is om geheel of gedeeltelijk te voldoen aan de normatieve parkeeropgave, dan kan deze ook op andere wijzen worden opgelost. In het toepassingskader worden voor auto en fiets deze mogelijkheden beschreven.

### 4.3 De definitie van een parkeerplaats

Waar in deze Nota maatwerk parkeernormen en uitvoeringsregels Entree gesproken wordt over een parkeerplaats voor auto's betreft het een ruimte conform de 'NEN 2443:2013 Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garages', publicatie Nederland Normalisatie-instituut, d.d. maart 2013 en de CROW-publicatie ASVV 2021 voor parkeerplaatsen in de openbare ruimte (langs straten e.d.).

Een fietsparkeerplaats betreft een voorziening in of op een fietsparkeervoorziening die aan de kwaliteitseisen voldoet van de Leidraad Fietsparkeren (CROW publicatie 741, hoofdstuk 6 en 8). Bij centrale fietsenbergingen moet tevens worden voldaan aan de voorwaarden<sup>7</sup> die in bijlage 3 zijn gesteld.

De inrichting van parkeervoorzieningen wordt door een verkeerskundige van de gemeente Zoetermeer op voornoemde criteria beoordeeld op bruikbaarheid en veiligheid.

#### 4.4 Parkeervraag en parkeeraanbod

In deze Nota maatwerk parkeernormen en uitvoeringsregels Entree wordt onderscheid gemaakt tussen de parkeervraag (hoeveel parkeerplaatsen zijn er nodig?) en het parkeeraanbod (hoe lossen we de parkeervraag op?).

De parkeervraag wordt veroorzaakt door verschillende gebruikersgroepen, welke in omvang van functie tot functie verschillen. De gebruikersgroepen bestaan uit vaste gebruikers (bewoners, werknemers) en bezoekers (bezoekers van bewoners, bezoekers van winkelfuncties en bedrijven etc.).

Het parkeeraanbod wordt vormgegeven door de realisatie van nieuwe of door gebruik van bestaande parkeerplaatsen.

##### Schematisch weergave toepassingskader

In onderstaand figuur is het toepassingskader opgenomen dat de gemeente Zoetermeer hanteert voor de bepaling van de parkeereis voor zowel auto als fiets. Het toepassingskader kent een bewust gekozen volgorde (stappen).

Vanaf paragraaf 4.5 wordt iedere stap van het toepassingskader nader beschreven.

##### **Parkeervraag**

###### 1. Bepaling normatieve parkeerbehoefte

- Functie A \* parkeernorm A etc. = + ... parkeerplaatsen

###### 2. Toepassen normcorrectie voor deelmobiliteit

- Mits voldaan aan benoemde voorwaarden = +/- ... parkeerplaatsen

##### **3. Vaststelling van de normatieve parkeeropgave behorende bij de ontwikkeling (nieuwbouw of transformatie), uitgedrukt in aantal parkeerplaatsen voor auto en fiets**

<sup>7</sup> Deze zijn gelijk aan de vastgestelde beleidsregels "Gelijkwaardige oplossingen bergingen bij woongebouwen Zoetermeer (2020)"



<b>Parkeeraanbod</b>	
4. Parkeerplaatsen op de ontwikkellocatie (incl. dubbelgebruik)	
• Vastgelegd op POET-lijst	= -/- ... parkeerplaatsen
5. Parkeerplaatsen privaat	= -/- ... parkeerplaatsen
6. Ontheffingsmogelijkheden (bestuurlijke goedkeuring)	
• 6a. Parkeerplaatsen van de gemeente	
• 6b. Bijdrageregeling	
• Mits voldaan aan benoemde voorwaarden	= -/- ... parkeerplaatsen
<b>7. Vaststelling van het door de initiatiefnemer aantal te realiseren parkeerplaatsen voor auto en fiets, de locatie daarvan en de daarbij behorende voorwaarden / afspraken</b>	

*Figuur 1 Schematische weergave van het toepassingskader parkeernormen auto en fiets*

#### 4.5 Stap 1 – Bepaling van de normatieve parkeerbehoefte

Zodra een ontwerp van een ontwikkeling zich daarvoor leent, wordt door de initiatiefnemer zelfstandig dan wel in een iteratief proces met de gemeente een inschatting gemaakt van de te verwachten parkeerbehoefte van de ontwikkeling op basis van de in onderhavige Nota maatwerk parkeernormen en uitvoeringsregels Entree opgenomen parkeernormen en uitvoeringsregels. De normatieve parkeerbehoefte wordt berekend door de betreffende functie (in omvang bepaald door oppervlakte in m<sup>2</sup> bvo of vermelde eenheden) te vermenigvuldigen met de parkeernorm (voor auto en fiets) die van toepassing is voor de betreffende functie.

##### **Aanvullende eisen bij toepassing parkeernormen volgens het ambitie scenario**

Zoals in paragraaf 3.2 is beschreven, is het mogelijk om voor te ontwikkelen woonfuncties in Entree een maatwerk autoparkeernorm toe te passen (ambitiescenario). Bij het toepassen van de maatwerkparkeernorm zijn aanvullende uitvoeringsregels van toepassing. Alleen als aan de eisen die in deze aanvullende regels zijn beschreven wordt voldaan, kan de normatieve parkeerbehoefte worden berekend op basis van de maatwerk autoparkeernorm

Hierna volgt een korte toelichting op de aanvullende eisen. De aan deze eisen verbonden resultaatverplichtingen voor de aanvragen van een omgevingsvergunning zijn nader omschreven in Bijlage 4.

- **Monitoring parkeerdruk**  
Het gebruik van de in Entree gerealiseerde en in de omliggende woonwijken aanwezige parkeerplaatsen (parkeerdruk) worden voor rekening van de initiatiefnemer door de gemeente Zoetermeer gemonitord. De wijze waarop de monitoring plaatsvindt is/wordt omschreven in het 'Monitoringsplan parkeerdruk Entree en omgeving'.  
Als uit monitoring blijkt dat de parkeercapaciteit van de deelplannen van Entree de parkeerbehoefte van de functies in Entree naar behoren faciliteren én er geen sprake is van

uitwijkgedrag (verhoogde parkeerdruk in de omgeving), dan is er sprake van een goed werkende maatwerkparkeernorm.

Als de monitoring uitwijst dat er sprake is van uitwijkgedrag, heeft de initiatiefnemer de verplichting om extra parkeerplaatsen te realiseren in een omvang waarmee het geconstateerde uitwijkgedrag wordt gecompenseerd.

- E-laden  
Aanvullend op de eis dat 10% van alle parkeerplaatsen (auto en fiets) moet zijn voorzien van een e-laadpunt en aanvullend 10% van de parkeerplaatsen daarop voorbereid dient te worden, geldt bij het toepassen van de maatwerkparkeernorm de aanvullende eis dat ook alle parkeerplaatsen voor deelauto's en deelfietsen van een e-laadpunt zijn voorzien.
- Flexwerkplekken  
Per 4 woningen is 1 flexwerkplek voorzien. Hiermee wordt een effectieve bijdrage geleverd aan het beperken van (woon/werk-) verplaatsingen door mensen die in entree woonachtig zijn.
- Parkeerhubs  
In Entree worden 2 wijkhubs<sup>8</sup> en 4 buurthubs<sup>9</sup> gerealiseerd (zie ook Bijlage 5)

Om de maatwerkparkeernorm te kunnen toepassen, dient de aanvrager van een omgevingsvergunning aan alle bovenstaande eisen te voldoen. Als aan één of meerdere eisen niet wordt voldaan, kan de maatwerkparkeernorm niet worden toegepast.

De wijze waarop aan deze eisen moet worden voldaan en bij indiening van de aanvraag omgevingsvergunning worden getoetst, is nader omschreven in Bijlage 4.

#### 4.6 Stap 2 – Toepassen normcorrectie voor deelmobiliteit

In onderhavige Nota is de mogelijkheid opgenomen om de parkeernorm te corrigeren (verlagen) als er deelmobiliteit (deelauto's en/of deelfietsen) wordt ingezet, die aantoonbaar leidt tot een verandering van de behoefte aan auto- en/of fietsparkeerplaatsen. De normcorrectie is gebaseerd op het uitgangspunt dat 1 deelauto 4 autoparkeerplaatsen voor bewoners vervangt (ruimtebesparing van 3 parkeerplaatsen voor bewoners per deelauto). Voor deelfietsen wordt uitgegaan van een vervanging van 5 fietsparkeerplaatsen van bewoners door 1 deelfiets (ruimtebesparing van 4 fietsparkeerplaatsen voor bewoners per deelfiets).

In alle gevallen geldt dat deelmobiliteit van toepassing kan worden verklaard, als een onderbouwd plan de beoogde oplossing aantoont. Deze onderbouwing dient te bestaan uit:

- Een beschrijving van het beoogde deelmobiliteitsconcept en de wijze waarop dit concept aan de mobiliteitsbehoefte van de bewoners voldoet.
- Zo veel als mogelijk referenties met bijbehorende gegevens van de behaalde resultaten van soortgelijke oplossingen bij vergelijkbare ontwikkelingen in met Zoetermeer vergelijkbare gemeenten (incl. een opgave van contactpersonen die geraadpleegd kunnen worden)
- Een overeenkomst/contract met een aanbieder van deelmobiliteit voor minimaal de periode van 10 jaar met een businessplan en haalbaarheidsanalyse.
- Een definitie van een zogenaamde 'terugvaloptie'. Er is immers sprake van een risico als de in de onderbouwing gehanteerde argumenten en benoemde uitkomsten zich in werkelijkheid niet gaan aandienen. Met als een mogelijk gevolg dat er een verhoogde parkeerdruk kan ontstaan in de openbare ruimte. Om die reden wordt aan de initiatiefnemer een risicobeheersmaatregel gevraagd (terugvaloptie) zodat initiatiefnemer alsnog aan de oorspronkelijke normatieve parkeerbehoefte kan voldoen.

De terugvaloptie bestaat uit een risicoanalyse en bijbehorende risicobeheersmaatregelen (incl. definitie van restrisico's en wie daarvan de eigenaar is) waarmee wordt aangetoond welke

<sup>8</sup> Conform Mobiliteitstrategie Entree, Over Morgen/Arcadis, 5 dec. 2022

<sup>9</sup> Conform Mobiliteitstrategie Entree, Over Morgen/Arcadis, 5 dec. 2022

inspanning de initiatiefnemer doet om het risico van het tekort aan parkeerplaatsen – zodra het zich aandient – beheersbaar te maken. Inclusief een wijze waarop de risico's (en eventuele restrisico's) contractueel/juridisch worden geborgd zodanig dat de gemeente altijd een verantwoordelijk rechtspersoon kan aanspreken op de effectivering van de benoemde risicobeheersmaatregel. De terugvaloptie bedraagt 50% van de toegepaste normcorrectie.

De gemeente zal deze onderbouwing zowel inhoudelijk/functioneel als ruimtelijk en juridisch toetsen.

#### *De toe te passen deelmobiliteit is gelimiteerd*

De mate waarin het toepassen van deelmobiliteit voor bewoners door de gemeente ontvankelijk wordt verklaard is gelimiteerd tot maximaal 25% van totale normatieve parkeervraag van bewoners. Gekozen is voor een gelimiteerd plafond ten aanzien van de inzet van deelmobiliteit aangezien deelmobiliteit nog in ontwikkeling is en niet kan worden afgedwongen onder bewoners.

#### **Rekenvoorbeeld normcorrectie deelmobiliteit (auto)**

Voor een woningbouwcomplex zijn normatief 80 parkeerplaatsen benodigd voor de bewoners van de woningen.

Indien de normcorrectie maximaal wordt toegepast, kan 25% van de normatieve parkeervraag (=25% van 80 = 20 parkeerplaatsen) worden ingezet voor deelmobiliteit. Dit betekent dat het maximum aantal van 5 deelauto's ( $20 : 4 = 5$ ) moet worden aangeboden. De totale normatieve parkeeroplossing bedraagt dan:

- 60 parkeerplaatsen voor reguliere auto's van bewoners
- 5 parkeerplaatsen voor deelauto's

Totaal **65 parkeerplaatsen** voor bewoners

Mochten monitoringsresultaten en/of toekomstige ontwikkelingen ten aanzien het gebruik van deelmobiliteit daartoe aanleiding geven dan kan besloten worden het gelimiteerd plafond voor deelmobiliteit aan te passen door een tussentijdse actualisatie van deze Nota maatwerk parkeernormen en uitvoeringsregels Entree.

## 4.7 Stap 3 – De normatieve parkeeropgave

De normatieve parkeeropgave is de uitkomst die ontstaat door de omvang van de betreffende functie, zoals een woning, het vloeroppervlak (bijvoorbeeld bij kantoren, bedrijven) of andere eenheden zoals het aantal zitplaatsen (bij een theater) te vermenigvuldigen met de bij die functie behorende parkeernorm.

Bij een gecombineerde ontwikkeling, wordt de berekening voor iedere functie uitgevoerd en worden de uitkomsten bij elkaar opgeteld.

Aan deze uitkomst wordt – indien van toepassing – de toegepaste normcorrectie als gevolg van de toegepaste deelmobiliteit in mindering gebracht. Deze normcorrectie kan alleen in mindering worden gebracht indien ook de terugvaloptie is benoemd en aan de gemeentelijke voorwaarden voor toepassing is voldaan.

## 4.8 Stap 4 – Oplossen binnen de contouren van de ontwikkeling

Het uitgangspunt in deze Nota maatwerk parkeernormen en uitvoeringsregels Entree is dat de normatieve parkeeropgave, zo mogelijk geoptimaliseerd op basis van zogenaamd dubbelgebruik (zie onderstaand kader), binnen de contouren van de ontwikkeling moet worden opgelost. Dit geldt zowel voor de auto als de fiets en zowel voor het aandeel vaste gebruikers van de parkeernorm (zoals bewoners en werknemers) als het bezoekersaandeel.

Het hoofddoel van Stap 4 is dat de aanvrager van een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen er alles aan doet om te voldoen aan de gemeentelijke parkeereis. Uitgangspunt daarbij is

dat de parkeereis binnen de contouren van de ontwikkeling wordt gerealiseerd en dat parkeerplaatsen voldoende toegankelijk moeten zijn, ook voor bezoekers.

#### **Bepalen netto parkeerbehoefte met dubbelgebruik**

Wanneer binnen een ontwikkeling meerdere functies worden gebouwd, vallen de pieken in parkeerbehoefte van die functies niet altijd op hetzelfde moment. Bij woningen is de behoefte aan parkeercapaciteit voor het aandeel vaste gebruikers (de bewoners) bijvoorbeeld 's nachts maximaal terwijl het aandeel voor bezoekers van bewoners op zaterdagavond maximaal is. Bij een bedrijf of kantoor zal de maximale parkeerbehoefte vooral op doordeweekse dagen overdag optreden. Dit noemen we de maatgevende momenten voor de parkeerbehoefte van die functies. Door het combineren van die functies kan een deel van de parkeercapaciteit mogelijk dubbel gebruikt worden. In dergelijke gevallen zijn daarom minder parkeerplaatsen nodig dan de complete optelsom van de parkeerbehoeftes.

In alle gevallen moet gekeken worden welke parkeerplaatsen in aanmerking komen voor dubbelgebruik. Parkeerplaatsen die daar niet voor in aanmerking komen zijn bijvoorbeeld plaatsen voor bewoners op eigen terrein<sup>10</sup>. Parkeerplaatsen voor bezoek komen vaak wel in aanmerking voor dubbelgebruik. Deelauto's daarentegen dienen weer een eigen, vaste, bij voorkeur goed zichtbare parkeerplek te hebben (voor vindbaarheid en stimulering gebruik).

In bijlage 2 staan de aanwezigheidspercentages per functie per moment (dagdeel) van de week. Hiermee wordt voor deze momenten de parkeerbehoefte per ontwikkeling berekend. Door middel van het opstellen van een parkeerbalans op basis van de aanwezigheidspercentages kan een overzicht worden verkregen van de parkeerbehoefte inclusief uitwisselbaarheid door dubbelgebruik.

Het moment in de week waarop de totale parkeerbehoefte het grootst is, wordt het maatgevende (drukste) moment genoemd. De netto parkeerbehoefte wordt bepaald door de parkeerbehoefte op dit maatgevende moment te vermeerderen met het aantal parkeerplaatsen dat niet in aanmerking komt voor dubbelgebruik.

Indien realisatie van de benodigde parkeerplaatsen op de ontwikkelkavel in eerste instantie niet mogelijk lijkt, wordt beoordeeld of een aanpassing van het bouwplan kan leiden tot het wel voldoen aan de gemeentelijke parkeereis. Bij het beoordelen van de vraag of aanpassing van het plan middels realisatie van meer parkeerplaatsen of minder bouwvolume mogelijk is, kan de inschatting van de financiële consequenties daarin een discussiepunt vormen. Om bij twijfelgevallen te kunnen beoordelen of er sprake is van "onevenredige hoge kosten" dient de aanvrager van een omgevingsvergunning aan te tonen dat het realiseren van (extra) parkeerplaatsen op de ontwikkelkavel of aanpassing van het bouwplan niet mogelijk is.

#### *Eigen parkeerplaatsen bij grondgebonden woningen*

De manier waarop het aanbod aan parkeerplaatsen bij de functie Wonen wordt bepaald, kan behoorlijk verschillend zijn. Dit is namelijk afhankelijk van de vraag of een garage, oprit of carport als volwaardige of als gedeeltelijke parkeerplaats meetelt. Voor de bepaling van de mate waarin parkeren op eigen terrein door middel van een oprit of een garage voor de functie wonen meetelt aan de aanbodzijde wordt onderstaande tabel 10 gehanteerd.

<b>Parkeervoorziening</b>	<b>Praktisch aantal</b>	<b>Berekenings-aantal</b>	<b>Opmerkingen</b>
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	oprit min. 5,0 meter diep
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	oprit min. 10,0 meter diep
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	oprit min. 4,5 meter breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4	
Garagebox (niet bij woning)	1	0,5	
Garage met enkele oprit	2	1,0	oprit min. 5,0 meter diep
Garage met lange oprit	3	1,3	oprit min. 10,0 meter diep
Garage met dubbele oprit	3	1,8	oprit min. 4,5 meter breed

*Tabel 1 Berekeningsaantallen opritten en/of garage bij grondgebonden woningen*

<sup>10</sup> Een parkeerplaats op eigen terrein is een parkeerplaats die in erfpacht is uitgegeven, verhuurd is aan of in gebruik is gegeven aan de gebruiker of in eigendom is van die gebruiker.

In een woonwijk met veel garages en (dubbele) opritten zijn in theorie mogelijk voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig. In de praktijk zal blijken dat een groot gedeelte van het theoretisch aanbod niet wordt gebruikt en dat auto's toch regelmatig op de openbare weg worden geparkeerd. Dit gedrag zal veel minder plaatsvinden in een gebied waarin het parkeren gereguleerd is. Daarom zal deze tabel alleen worden toegepast in gebieden waar geen sprake is van gereguleerd parkeren.

Voor de reguleringsvorm blauwe zone geldt dat er in sommige gevallen geen voorwaarden zijn gesteld aan het verkrijgen van een ontheffing, indien men al dan niet de beschikking heeft over eigen parkeergelegenheid. Voor die delen van de blauwe zone waar deze voorwaarden ontbreken, is deze tabel wel van toepassing.

Van alle woningen die zijn voorzien van één of meer parkeerplaatsen op eigen terrein, worden de betreffende woonadressen opgenomen op de POET-lijst (Parkeren Op Eigen Terrein-lijst).

#### **POET-lijst**

De gemeente Zoetermeer houdt een POET-lijst bij waarop de adressen zijn opgenomen die over parkeerplaatsen op eigen terrein beschikken. Adressen die opgenomen zijn in deze POET-lijst komen alleen in aanmerking voor een parkeervergunning of -ontheffing in de openbare ruimte als het aantal parkeerplaatsen waarover zij zelf op eigen terrein beschikken kleiner is dan het aantal parkeervergunningen of -ontheffingen waarop zij aanspraak kunnen maken.

Naast de eerdergenoemde grondgebonden woningen die beschikken over een oprit en/of garage, geldt dit voor alle adressen van functies waarvan de parkeeropgave is opgelost binnen de contouren van de ontwikkellocatie. Dus ook voor de adressen waar in de omgeving van het adres nog geen gereguleerd parkeren van toepassing is. Hiermee wordt geborgd dat, zodra ook in de omgeving van die adressen parkeerregulering wordt ingevoerd, zij gelimiteerd wel of niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning of -ontheffing.

## **4.9 Stap 5 – Gebruik private parkeerplaatsen**

In Zoetermeer zijn verschillende private parkeervoorzieningen aanwezig. Zowel voor de auto als voor de fiets.

Een initiatiefnemer kan in die gevallen dat de normatieve parkeeropgave (incl. dubbelgebruik) aantoonbaar (deels of geheel) niet oplosbaar is binnen de contouren van de eigen ontwikkeling, ervoor kiezen om een gedeelte van de normatieve parkeeropgave in private parkeervoorzieningen op te lossen door parkeerplaatsen te huren of te kopen.

De gemeente hanteert hierbij verder de volgende voorwaarden:

- De parkeerplaatsen moeten binnen acceptabele loopafstand van de te realiseren functie(s) liggen (zie onderstaand kader loopafstanden);
- De parkeerplaatsen moeten, op ieder moment van de dag, toegankelijk zijn (rekening houdend met de openingstijden van private parkeervoorzieningen). Op het moment dat een parkeervoorziening niet toegankelijk is, vormt de betreffende voorziening geen geschikte parkeeroplossing.
- De parkeerplaatsen moeten langjarig beschikbaar zijn voor de te faciliteren parkeerbehoefte van de te realiseren functie(s). De initiatiefnemer dient een bewijsstuk aan te leveren in de vorm van een koop- of huurovereenkomst met daarop het overeengekomen gebruik van het aantal plaatsen en de daarbij behorende gebruikstijden, de termijn (een periode van tenminste 10 jaar) en de mate van kettingbeding<sup>11</sup>. Daarnaast dient aangetoond te worden dat het aantal

<sup>11</sup> Het kettingbeding is een contractvorm waarmee gemaakte afspraken worden doorgelegd aan opvolgende contractpartijen. Opvolgende contractpartijen zijn door een kettingbeding gebonden aan het contract dat bijvoorbeeld tussen een initiatiefnemer en een eigenaar van een private parkeervoorziening wordt gesloten over gebruik van de betreffende parkeervoorziening. In onderhavige Nota wordt als uitgangspunt gehanteerd dat contracten tussen een initiatiefnemer en een private/commerciële organisatie worden voorzien van een kettingbeding.

parkeerplaatsen dat benodigd is ook daadwerkelijk beschikbaar is (rapportage bezetting parkeervoorziening middels data-analyse of parkeeronderzoek).

Alle met het voldoen aan de voorwaarden gemoeide kosten worden betaald door de aanvrager van de omgevingsvergunning

---

**Loopafstanden**

Als maat voor de situering van de parkeerplaatsen ten opzichte van de functies dienen voor het project Entree de loopafstanden zoals hieronder weergegeven te worden aangehouden:

• Wonen	van 0 - 300 meter
• Werken	van 0 - 600 meter
• Bezoekers	van 0 - 600 meter
• Vrije Tijd/Ontspanning	van 0 - 600 meter

---

#### 4.10 Stap 6 – Aanvraag ontheffing

Als de realisatie van de benodigde parkeerplaatsen binnen de contouren van de eigen ontwikkeling niet mogelijk is en de parkeerbehoefte middels een privaatrechtelijke overeenkomst niet elders kan worden gecompenseerd, kan het college van B&W besluiten ontheffing te verlenen van de gemeentelijke parkeereis. De ontheffing kan worden verleend wanneer het college van B&W de realisatie van het initiatief belangrijker acht dan de (al dan niet tijdelijke) nadelige gevolgen op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid.

Om voor ontheffing in aanmerking te komen dient de initiatiefnemer een schriftelijk verzoek in bij het college van B&W. Dit schriftelijk verzoek moet aannemelijk maken dat redelijkerwijs niet op een andere wijze aan (het resterende deel van) de normatieve parkeeropgave kan worden voldaan, tenzij:

- gebruik wordt gemaakt van gemeentelijke parkeerplaatsen<sup>12</sup> (zie stap 6a)
- gebruik wordt gemaakt van een bijdrageregeling (zie stap 6b)

De initiatiefnemer dient voorafgaand aan de aanvraag van een omgevingsvergunning voor eigen rekening te onderzoeken of ontheffingsverlening mogelijk is. Hetzij door gebruik van restcapaciteit op gemeentelijke parkeerplaatsen hetzij door de gemeente parkeercapaciteit te laten realiseren (bijdrageregeling).

##### Stap 6a – Gebruik gemeentelijke parkeerplaatsen

Als alle bovengenoemde oplossingen (zie stap 4 en stap 5) echt niet mogelijk blijken, dan kan in overleg met de gemeente onderzocht worden of de resterende parkeervraag in of op gemeentelijke parkeerplaatsen kan worden opgelost. De gemeente Zoetermeer beschikt zelf over vele duizenden auto- en fietsparkeerplaatsen gelegen in de openbare ruimte of in gemeentelijke parkeervoorzieningen. In sommige gevallen wordt een gedeelte van deze parkeerplaatsen (op bepaalde tijden) minder intensief gebruikt of staat zelfs leeg.

De gemeente hanteert hierbij de volgende voorwaarden:

- De parkeerplaatsen moeten binnen acceptabele loopafstand van de te realiseren functie(s) liggen (zie kader bij paragraaf 4.9);
- De parkeerplaatsen moeten op die momenten dat ze benodigd zijn ook daadwerkelijk beschikbaar (en toegankelijk) zijn. Bij het beoordelen hiervan dient door en voor rekening van de initiatiefnemer een parkeeronderzoek te worden uitgevoerd (ten minste een 0-meting en een herhaalonderzoek/monitorings-onderzoek tijdens de maatgevende dagen en dagdelen van de week). De gemeente zal vervolgens aangeven of de door de initiatiefnemer benoemde

---

<sup>12</sup> Parkeerplaatsen die in eigendom zijn van of geëxploiteerd worden door de gemeente Zoetermeer, zoals parkeerplaatsen in de openbare ruimte (op of langs de straat) en parkeerplaatsen in of op gemeentelijke parkeergarages en –terreinen.

parkeerplaatsen geschikt en beschikbaar zijn om (een deel van) de normatieve parkeeropgave te faciliteren.

Eén van de toetsingscriteria daarbij is dat de bezetting van de betreffende parkeerplaatsen, inclusief het beoogde gebruik van de door de initiatiefnemer te realiseren functies, niet hoger mag uitkomen dan 95% voor auto's en 90% voor fietsen voor parkeerplaatsen. Deze percentages houden rekening met de gewenste leegstand van parkeerplaatsen zodat onnodig zoekgedrag wordt voorkomen. Anders gezegd: zonder rekening te houden met deze zogenaamde 'frictieleegstand' neemt de zoektijd naar een parkeerplaats sterk toe, de bereikbaarheid van een locatie af en wordt verkeersoverlast voor de omgeving veroorzaakt, hetgeen ongewenst is.

- De gemeente heeft altijd het recht om het toekennen van eventuele bestaande vrije capaciteit op parkeerplaatsen van de gemeente als oplossing voor de parkeeropgave van de initiatiefnemer te weigeren, bijvoorbeeld in relatie tot andere voorziene ontwikkelingen (overige projectontwikkelingen, infrastructurele maatregelen, toename van autobezit en -gebruik van reeds bestaande functies en dergelijke).

Belangrijk uitgangspunt daarbij blijft dat daarmee de parkeerdruk in de omgeving acceptabel blijft, waarbij parkeerregulering door de gemeente als middel daarvoor kan worden ingezet.

Als de resterende parkeervraag in de omgeving wordt opgelost, dan worden alle daarmee gemoeide kosten in principe betaald door de aanvrager van de omgevingsvergunning. Daartoe zullen aanvullende afspraken tussen partijen worden gemaakt (zie ook Stap 6b).

#### Stap 6b – bijdrageregeling

Alleen in het geval ook de oplossing zoals beschreven in Stap 6a niet mogelijk is, kan (het resterende deel) van de normatieve parkeeropgave opgelost worden middels een bijdrageregeling met de gemeente, waarbij de gemeente onder voorwaarden en voor rekening van initiatiefnemer (het resterende deel van) de normatieve parkeeropgave oplost (bijvoorbeeld door aanleg van nieuwe parkeervoorzieningen in het openbaar gebied). In dat geval neemt de gemeente de verplichting over van de initiatiefnemer tegen een daartoe door de initiatiefnemer aan de gemeente te betalen marktconforme vergoeding.

De gemeente hanteert hierbij de volgende voorwaarden:

- 'Bijdragen' mag nooit een doel zijn. De mogelijkheden hiervoor moeten voor elke situatie afzonderlijk nader worden onderzocht. Dit betekent dat, voordat een bijdrageregeling voor een bepaalde ontwikkeling van toepassing kan worden verklaard, onder meer gekeken moet worden of de gemeente inderdaad de mogelijkheid heeft om parkeerplaatsen te realiseren (ruimtelijk, juridisch en gelijktijdig gereed met de oplevering van de ontwikkeling), tegen welke kosten (financieel) en of zij het daartoe behorende realisatieproces kan beheersen (organisatorisch).
- Als een bijdrageregeling mogelijk is én wenselijk wordt geacht, zullen afspraken ten minste in de omgevingsvergunning worden vastgelegd, zo nodig aangevuld met een anterieure overeenkomst. Indien een bijdrageregeling om één of meerdere redenen niet mogelijk is, wordt afgezien van het instellen van een dergelijke regeling.
- Een bijdrageregeling is alleen mogelijk voor nog niet bestaande, nog door de gemeente te realiseren parkeerplaatsen of reeds gerealiseerde parkeerplaatsen van de gemeente welke bij oprichting zijn gemotiveerd als parkeerplaatsen voor toekomstige ontwikkelingen.

Door een bijdrage te doen in het door de gemeente te realiseren deel van de normatieve parkeeropgave is er nog geen sprake van een 'om niet' verkregen parkeerrecht op die parkeerplaatsen. De gemeente draagt uitsluitend zorg (zelfstandig dan wel door derden) voor de realisatie en instandhouding van de betreffende parkeerplaatsen. In het geval op deze parkeerplaats(en) een parkeerregime van toepassing is of op enig moment van toepassing wordt (vergunningparkeren, betaald parkeren, blauwe zone), dan zal de gebruiker van die

parkeerplaatsen onder de door de exploitant van de betreffende parkeerplaatsen benoemde gebruiksvoorwaarden (tariefstelling, gebruikstijden e.d.) gebruik kunnen maken van deze parkeerplaats(en).

Als richtlijn voor de marktconforme bijdrage wordt de onrendabele top van de te realiseren parkeervoorziening gehanteerd, omdat de gemeente verantwoordelijk wordt voor de exploitatie. Zo wordt gewaarborgd dat de gemeente ook daadwerkelijk de aan te leggen parkeerplaatsen kan bekostigen als daar behoefte aan bestaat, zonder dat zij zelf extra middelen beschikbaar hoeft te stellen. Hoewel dat mogelijk niet in alle gevallen lukt, is het uitgangspunt dat de aanleg van extra parkeerplaatsen kostenneutraal kan plaatsvinden. De hoogte van de bijdrage is dus gekoppeld aan de manier waarop de parkeerplaatsen worden gerealiseerd en het in exploitatie nemen van de parkeervoorziening door de gemeente. De aldus verkregen middelen zijn gekoppeld aan een expliciete verplichting. Het is niet mogelijk om deze gelden later anders te bestemmen dan voor het tijdig beschikbaar stellen van de afgesproken parkeercapaciteit in de afgesproken verschijningsvorm op de afgesproken locatie.

#### 4.11 Stap 7 – Borging afspraken

Wanneer de normatieve parkeeropgave voor een ontwikkeling (zie stap 1 t/m 3) kan worden opgelost (zie stappen 4 t/m 6) dan voldoet de aanvraag omgevingsvergunning aan het onderdeel 'parkeren'.

De resultaten en de daartoe gemaakte afspraken (bijv. de toegepaste deelmobiliteit en de bijbehorende terugvaloptie) dienen nauwkeurig als voorwaarden te worden opgenomen in de omgevingsvergunning en te worden vastgelegd in overeenkomsten (o.a. anterieure overeenkomst), zodat de initiatiefnemer en zijn rechtsopvolger(s) aan de benoemde parkeeroplossing kan(kunnen) worden gehouden.

Dit geeft de gemeente de mogelijkheid om altijd te kunnen controleren of de parkeeroplossing wordt gebruikt zoals is afgesproken en om eventueel benoemde terugvalopties te kunnen effectueren.



## 5 Specifieke situaties

De werkelijkheid van het parkeren blijkt soms weerbarstiger dan de theorie. En uiteindelijk gaat het erom dat ontwikkelingen mogelijk zijn zonder dat de leefbaarheid en bereikbaarheid van de ontwikkellocatie en de omgeving daarvan er onder lijden. Niemand heeft iets aan projecten met in de toekomst ongebruikte parkeerplaatsen of aan projecten die leiden tot een tekort aan parkeergelegenheid, waardoor overlast ontstaat in de directe (woon)omgeving en in het openbaar gebied.

Dit hoofdstuk beschrijft specifieke situaties en maatwerk mogelijkheden die er zijn voor partijen die onder bijzondere omstandigheden of bijzondere doeleinden iets willen realiseren.

### 5.1 Berekenwijze bij wijziging van gebruik en sloop

Bij het bepalen van de parkeerbehoefte bij wijziging of sloop van een bestaande functie wordt rekening gehouden met de parkeerbehoefte en parkeeroplossing van de oorspronkelijke situatie (voorafgaand aan de wijziging of sloop).

Het uitgangspunt is dat de parkeerbehoefte van het laatste legale gebruik van de oorspronkelijke situatie (< 2 jaar; voor zover die parkeerbehoefte werd gefaciliteerd in het openbare parkeerareaal) - negatief wordt opgenomen bij de te berekenen parkeerbehoefte van de nieuwe situatie (ten behoeve van mogelijke saldering).

Daarbij dient rekening te worden gehouden met de aanwezigheidspercentages die voor de oorspronkelijke functie gelden. De berekening van de 'oude' versus de 'nieuwe' situatie is dus per dagdeel uitgewerkt

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

#### **Het maatgevend moment is bepalend**

Hoewel de normatieve parkeerbehoefte van een oude functie groter kan zijn dan die van een nieuwe functie, kan de nieuwe functie op bepaalde momenten in de week een hogere parkeerbehoefte genereren dan de oude functie. In die gevallen kan dus niet worden verondersteld dat de nieuwe functie zonder aanleg van extra parkeerplaatsen kan worden gerealiseerd.

Het is dan geheel afhankelijk van de aard (privaat of openbaar), de omvang (het aantal aanwezige plaatsen) en de beschikbaarheid van aanwezige parkeerplaatsen op verschillende momenten, of de transformatie zonder gevolgen voor de bestaande parkeersituatie kan plaatsvinden.

In onderstaand rekenvoorbeeld wordt dit nader toegelicht. Het rekenvoorbeeld betreft een bedrijfspand van 2.000 m<sup>2</sup> bvo dat getransformeerd wordt tot 25 middelgrote woningen. De normatieve parkeerbehoefte van de oude functie is 47 parkeerplaatsen, die van de 25 woningen is 38 parkeerplaatsen. Hoewel de normatieve parkeerbehoefte van de oude functie groter is dan die van de nieuwe, dient de initiatiefnemer van deze transformatie zorg te dragen voor 32 parkeerplaatsen.

De parkeerbehoefte van de oude functie diende zich met name op doordeweekse dagen overdag aan. Die van de nieuwe functie dient zich met name aan tijdens de avonden en 's nachts. Het maximale verschil tussen de parkeerbehoefte per dagdeel van de oude functie en die van de nieuwe functie dient zich aan op zaterdagavond, zijnde 32 plaatsen.

parkeerbilans nieuw voor oud (woningen in voormalig bedrijfspand)												
Gelijktijdigheid				werkdag-ochtend	werkdag-middag	werkdag-avond	koop-avond	werkdag-naocht	zaterdag-middag	zaterdag-avond	zondag-middag	
wonen			bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%	
wonen			bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%	
bedrijfsruimte			vast gebruik en bezoek	100%	100%	15%	15%	0%	15%	0%	0%	
Parkeerbehoefte programma nieuw				nom	aanwezigheid							
wonen												
woningen, midden	25	1,2	bewoners	30	15	15	27	24	30	18	24	21
woningen, midden	25	0,3	bezoekers	8	1	2	6	5	0	5	8	5
<b>PARKEERBEHOEFTE NIEUW PROGRAMMA</b>				<b>38</b>	<b>16</b>	<b>17</b>	<b>33</b>	<b>29</b>	<b>30</b>	<b>23</b>	<b>32</b>	<b>26</b>
Parkeerbehoefte programma oud				nom	aanwezigheid							
bedrijfsruimte	2.000	2,35	vast/bezoek	47	47	47	7	7	0	7	0	0
<b>PARKEERBEHOEFTE OUD PROGRAMMA</b>				<b>47</b>	<b>47</b>	<b>47</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>SALDO NIEUW VOOR OUD</b>				<b>-10</b>	<b>-31</b>	<b>-31</b>	<b>26</b>	<b>22</b>	<b>30</b>	<b>15</b>	<b>32</b>	<b>26</b>

## 5.2 Specifieke (tijdelijke) activiteiten

Bij ruimtelijke activiteiten waarvoor geen omgevingsvergunning is vereist, maar waarbij wel de parkeervraag tijdelijk verandert (bijvoorbeeld bij een evenement) geldt dat de initiatiefnemer de parkeerbehoefte adequaat opvangt en in een mobiliteitsplan/verkeersplan vastlegt. In dit plan dient speciale aandacht te worden besteed aan het parkeren van auto's en fietsen. Bij evenementen dient de fietsparkeerbehoefte op het evenemententerrein zelf of een gehuurde tijdelijke private of gemeentelijke locatie te worden opgevangen.

Bij evenementen die plaatsvinden op of in parkeervoorzieningen, dienen ten minste ook de voorzieningen voor speciale doelgroepen (mindervaliden) en special voertuigen (elektrisch laden) gecompenseerd te worden.

## 5.3 Bouwen op een bestaande parkeervoorziening

Bij bouwinitiatieven op bestaande gemeentelijke parkeervoorzieningen moet rekening gehouden worden met de effecten van het verlies van de bestaande parkeercapaciteit. In principe moet het verlies aan capaciteit binnen het project zodanig worden gecompenseerd dat er geen structureel nadelig effect is op de parkeerdruk in de directe omgeving. Met andere woorden: dat de parkeerdruk in de omgeving (op acceptabele loopafstand) op het maatgevende<sup>13</sup> moment in de week onder de 95% voor auto's en 90% voor fietsen voor parkeerplaatsen uitkomen.

Bovendien zullen de door de gemeente aangegane verplichtingen voor deze parkeervoorziening moeten worden gerespecteerd (ook financieel). In de regel vereist dit maatwerk en aanvullende afspraken tussen de initiatiefnemer en de gemeente.

## 5.4 Grote getallen reductie

Bij grotere ontwikkelingen met een groot aandeel bezoekers (> 80%), mag indien uit de normatieve parkeerbehoefteberekening volgt dat er meer dan 100 parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden voor bezoekers, een reductie van 10% op dit deel van de normatieve parkeerbehoefte worden toegepast. Dit omdat (een uitbreiding van) een ontwikkeling van grote omvang, niet zal leiden tot een rechtvaardige verhoging van de parkeervraag.


Deze reductie is niet van toepassing als gebruik wordt gemaakt van de parkeernormen van bezoekers van bewoners volgens het ambitie scenario.

<sup>13</sup> Het maatgevende moment is de periode (dagdeel) van de week waarop de verschillende functies samen gelijktijdig een maximale parkeervraag kennen.

## 5.5 Vrijstellingsmogelijkheid bij wijziging van gebruik, sloop of uitbreiding

Indien de toename van de parkeervraag bij wijziging van gebruik, sloop of uitbreiding, maximaal 0,5 parkeerplaatsen bedraagt, dan wordt vrijstelling gegeven, zonder dat hier een financiële bijdrage tegenover staat.

# Bijlage 1 Auto- en fietsparkeernormen Entree

 gemeente <b>Zoetermeer</b>		Parkeernormen Entree Zoetermeer 2025									
Wonen	Type woning	Oppervlakte (bvo)		Eenheid	AUTO				FIETS		
		van	tot		BASIS Parkeernorm totaal	andee bezoek	MAATWERK Parkeernorm totaal	andee bezoek	Parkeernorm totaal	andee bezoek	
gestapeld	zeer groot	>	120 m <sup>2</sup>	per woning	1,0	0,15	0,8	0,1	5,0	0,5	
gestapeld	groot	90 m <sup>2</sup>	120 m <sup>2</sup>	per woning	0,9	0,15	0,7	0,1	4,0	0,5	
gestapeld	gemiddeld	70 m <sup>2</sup>	90 m <sup>2</sup>	per woning	0,8	0,15	0,6	0,1	4,0	0,5	
gestapeld	klein	40 m <sup>2</sup>	70 m <sup>2</sup>	per woning	0,7	0,15	0,6	0,1	3,0	0,5	
gestapeld	zeer klein	0 m <sup>2</sup>	40 m <sup>2</sup>	per woning	0,4	0,15	0,3	0,1	2,0	0,5	
niet-gestapeld	zeer groot	>	180 m <sup>2</sup>	per woning	1,3	0,15	1,0	0,1	5,0	0,5	
niet-gestapeld	groot	110 m <sup>2</sup>	180 m <sup>2</sup>	per woning	1,1	0,15	0,9	0,1	4,0	0,5	
niet-gestapeld	gemiddeld	90 m <sup>2</sup>	110 m <sup>2</sup>	per woning	1,0	0,15	0,8	0,1	4,0	0,5	
niet-gestapeld	klein	50 m <sup>2</sup>	90 m <sup>2</sup>	per woning	0,8	0,15	0,6	0,1	3,0	0,5	
niet-gestapeld	zeer klein	0 m <sup>2</sup>	50 m <sup>2</sup>	per woning	0,4	0,15	0,3	0,1	2,0	0,5	
overig	sociale / goedkope huur	>	40 m <sup>2</sup>	per woning	0,7	0,15	0,6	0,1	3,0	0,5	
overig	Studentenhuysvesting (gedeeid)	<	35 m <sup>2</sup>	per woning	0,2	0,15	0,2	0,1	2,0	0,5	
overig	Kamerverhuur	<	35 m <sup>2</sup>	per kamer	0,4	0,15	0,3	0,1	2,0	0,5	
overig	Jongerenwoningen	40 m <sup>2</sup>	70 m <sup>2</sup>	per woning	0,5	0,15	0,4	0,1	2,0	0,5	
overig	Zorgwoning			per woning	0,5	0,15	0,4	0,1	1,0	0,5	
overig	Verpleeg-, verzorgingstehuis			per wooneenheid	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,3	

de huursom ligt op of onder de liberalisatiegrens





Horca en (verbij)srecre-atie	Functie	Eenheid
	Budgethotel/hostel	10 kamers
	Hotel (2-3 sterren)	10 kamers
	Luxe hotel (4 - 5 sterren)	10 kamers
	Café/bar/cafébaria	100 m <sup>2</sup> bvo
	Restaurant	100 m <sup>2</sup> bvo
	Stationshorca	100 m <sup>2</sup> bvo
	Fastfood	100 m <sup>2</sup> bvo
	Discotheek	100 m <sup>2</sup> bvo
	Evenementenhof/beursgebouw/congresgebouw	100 m <sup>2</sup> bvo

Parkeernorm totaal	aandeel bezoek
0,3	77%
1,3	80%
3,5	72%
4,0	90%
8,0	80%
0,4	0%
8,0	90%
1,6	99%
3,0	99%

Parkeernorm totaal	aandeel bezoek
0,4	80%
20	90%
20	80%
20	99%
20	99%

Gezondheidszorg	Functie	Eenheid
	Huisartsenpraktijk/centrum	behandelkamer
	Apotheek	apothek
	Fysiotherapiepraktijk/centrum	behandelkamer
	Consultatiebureau	behandelkamer
	Consultatiebureau voor ouderen	behandelkamer
	Tandartsenpraktijk/centrum	behandelkamer
	Gezondheidscentrum	behandelkamer

Parkeernorm totaal	aandeel bezoek
1,4	57%
1,8	45%
0,7	57%
0,8	50%
1,1	38%
1,1	47%
1,0	55%

Parkeernorm totaal	aandeel bezoek
4,0	55%

Onderwijs	Functie	Eenheid
	Kinderdagverblijf (craiche)	100 m <sup>2</sup> bvo
	Basischool	lestoekal
	Middelbare school	100 leerlingen
	ROC	100 leerlingen
	Hogeschool	100 studenten
	Universiteit	100 studenten
	Avondonderwijs of vrijetijdsonderwijs	10 studenten
	Kliss & Ride basisonderwijs	100 leerlingen

Parkeernorm totaal	aandeel bezoek
0,7	0%
0,5	0%
2,0	11%
2,8	7%
5,5	72%
8,6	48%
2,6	95%
5,5	100%

Parkeernorm totaal	aandeel bezoek
3,0	0%
9,0	11%
13,0	7%
	per 10 leerlingen
	per 10 leerlingen

Overig	Functie	spijktijdige plechtigheid
	Penitentiaireinrichting	10 cellen
	Religiegebouw	bid-/zitplaats

Parkeernorm totaal	aandeel bezoek
1,4	37%
0,1	99%

Parkeernorm totaal	aandeel bezoek

## Bijlage 2      Aanwezigheidspercentages

	werkdag- ochtend	werkdag- middag	werkdag- avond	koop- avond	werkdag- nacht	zaterdag- middag	zaterdag- avond	zondag- middag
woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	0%	0%
supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	0%
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
sportfuncties buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
bioscoop/theater/podium/ enzovoort	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
sociaal medisch: arts/maatschap/ therapeut/consultatiebureau	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
verpleeg-/verzorgingstehuis/ aanleunwoning/verzorgingsflat	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
ziekenhuis patiënten 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%

## Bijlage 3 Eisen gelijkwaardige oplossing bergingen

### Gemeenschappelijke fietsenberging

Het aantal fietsplekken, met bijbehorende fietsbeugels, per woning voldoet aan het onderstaande schema, waarbij het is toegestaan om dubbele fietsenrekken toe te passen;

<b>BVO per woning (m2)</b>	<b>Aantal plekken in fietsrek</b>	<b>Benodigde BVO interne berging (m2)</b>
>50 - < 75	3	2,7 m2
> 75 - < 100	4	2,7 m2
> 100 - < 125	4	2,7 m2
> 125	5	2,7 m2

1. Voor hoog-laag voorzieningen in fietsenbergingen geldt een minimale hart-op hart afstand van 0,400 meter;
2. Voor voorzieningen op één niveau in fietsenbergingen geldt een minimale hart op- hart afstand van 0,80 meter;
3. Er zijn per woning ten minste twee plekken in een laag rek;
4. minimaal 5% van de plekken is geschikt voor bakfietsen of andere fietsen met sterk afwijkende maten (vakken minimaal 1000 mm breed );
5. Minimaal 15% van de plekken is geschikt voor de overige 'buiten-model fietsen' (hart-op-hart afstand minimaal 500 mm).

### Gemeenschappelijke stalling scootmobiel

De totale afmeting van een gemeenschappelijke stalling voor scootmobielen voldoet aan de formule in onderstaande tabel:

<b>Aantal woningen</b>	<b>Oppervlakte stallingsruimte scootmobielen</b>
> 50	aantal woningen / 7 x 3 m2
50 tot 100	aantal woningen / 9 x 3 m2
100 tot 150	aantal woningen / 11 x 3 m2
150 tot 200	aantal woningen / 13 x 3 m2
> 200	aantal woningen / 15 x 3 m2

1. Er wordt rekening gehouden met tenminste de volgende afmetingen van een scootmobiel: lengte: 1,40 meter, breedte: 0,70 meter. Met ruimte voor manoeuvreren en in en uitstappen komt de gemiddelde oppervlakte op: 3 m2 per scootmobiel.
2. De opstelplekken (per 3 m2) zijn voorzien van een elektrische oplaadmogelijkheid.

### Beheer

Het beheer van een gemeenschappelijke fietsenberging en stalling voor scootmobielen voldoet minimaal aan de volgende voorwaarden:

1. Privaatrechtelijk is vastgelegd dat ieder appartement het aantal fietsplekken heeft conform deze beleidsregel, gekoppeld aan de woningen;
2. Het huishoudelijke reglement bevat bij ingebruikname afspraken over gebruik en beheer;
3. Een gemeenschappelijke fietsenberging is afgesloten;
4. De fietsplekken zijn genummerd met de huisnummers van de woningen waartoe ze behoren;



5. De toegewezen fietsplekken van een woning liggen bij elkaar;
6. Een gemeenschappelijke fietsenberging omvat de fietsplekken voor maximaal 100 woningen. Bij meer dan 100 woningen worden meerdere gemeenschappelijke fietsenbergingen gerealiseerd;
7. De ruimten voor scootmobielen zijn apart van de fietsen geclusterd en afgesloten;
8. De bewoners van het woongebouw kunnen naar redelijkheid en billijkheid beschikken over een plaats in de stalling voor scootmobielen in verband met gewenste levensloopbestendigheid van de woningen;
9. De toekomstige bewoners worden door de vergunninghouder erop gewezen dat gelijkwaardigheid is toegepast.

#### **Kwaliteitseisen: toegankelijkheid**

Bij zijn oordeel over de gelijkwaardigheid betreft het college in ieder geval de onderstaande kwaliteitseisen voor toegankelijkheid en de mate waarin het verzoek om gelijkwaardigheid hierin voorziet.

1. De vormgeving van de fietsenberging voldoet aan de aanbevelingen van het CROW Leidraad Fietsparkeren, -publicatie 741. H6 en voorzieningenbladen H8De stalling van scootmobielen is voldoende bruikbaar, bijvoorbeeld zoals is weergegeven in de handleiding 'Toegankelijk Bouwen' van het kenniscentrum Bouw Advies Toegankelijkheid (BAT);
2. De stalling voor scootmobielen is veilig vormgegeven zoals weergegeven in "Scootmobielen, tips voor een brandveilig gebruik' BW-01-05-18 van Brandweer Nederland.
3. Vanuit de openbare ruimte is de toegang van de fietsenberging duidelijk zichtbaar ('s avonds en 's nachts goed verlicht) en herkenbaar, gezien vanaf de aanrijroute richting het woongebouw.
4. De gemeenschappelijke fietsenberging heeft bij voorkeur een voetgangsuitgang in de richting van de woningen.
5. De afstand mag maximaal ca. 75 meter zijn van de gemeenschappelijke fietsenberging/stalling scootmobielen tot elke woningtoegangsdeur.
6. De toegang vanaf de weg naar een gemeenschappelijke fietsenberging op lager of hoger niveau is goed en comfortabel te gebruiken voor alle fietsen en scooters; dus ook voor zware fietsen en 'buiten-model fietsen', eventueel met gebruik van een motorisch aangedreven tandriemband.
7. Het hellingspercentage van een hellingbaan is maximaal 22%.
8. Een trap heeft ideaal een hellingspercentage van 18%, met een aantrede van 500 mm en een optrede van 90 mm of met een aantrede van 600 mm en een optrede van 100 mm met aan beide zijden fietsgoten.
9. Een lift is geschikt voor het meenemen van fietsen en scootmobielen (maat 1,05 x 2,05 meter).
10. Een gebruiker moet de toegang van een stalling gemakkelijk kunnen openen: automatisch, met een makkelijk te bedienen drukknop of chipkaartlezer.

#### **Kwaliteitseisen: inrichting en bruikbaarheid**

Bij zijn oordeel over de gelijkwaardigheid betreft het college in ieder geval de onderstaande kwaliteitseisen voor inrichting en bruikbaarheid en de mate waarin het verzoek om gelijkwaardigheid hierin voorziet.

1. De gemeenschappelijke fietsenberging moet logisch en overzichtelijk zijn ingedeeld.
2. De route in en vanuit de stalling naar de bestemming is logisch, snel en eenvoudig. Bij voorkeur kan men vanuit de fietsenberging rechtstreeks (lieft binnendoor) doorlopen naar de woningen, zonder terug te hoeven lopen door de fietsenberging.
3. De sociale veiligheid wordt gewaarborgd door een overzichtelijke inrichting, goede verlichting en bij voorkeur daglichttoetreding.
4. Gebruikers moeten elkaar in de verkeersruimtes van de gemeenschappelijke fietsenberging kunnen passeren.

5. Stallingssystemen voor fietsen voldoen aan de eisen van 'Fietsparkeur' of zijn minimaal van vergelijkbare kwaliteit.
6. De minimale vrije hoogte in een gebouwde stalling is 2900 mm om dubbellaags rekken te kunnen plaatsen.
7. De gangpaden in de gemeenschappelijke fietsenstalling zijn minimaal 2100 mm breed en een hoofdgangpad is minimaal 3000 mm breed, zowel voor fiets als scooter.
8. Een parkeersysteem waarin naast standaardfietsen ook fietsen passen met veel voorkomende afwijkende maten, heeft de voorkeur. Dan passen nagenoeg alle fietsen probleemloos op elke stallingsplek, ook die met een krat, bagagedrager vóór, breed stuur, brede banden, etc. Een andere mogelijkheid is een apart parkeervak, waarin afwijkende maten fietsen op hun standaard kunnen worden gesteld.
9. De gemeenschappelijke fietsenberging biedt voldoende oplaadmogelijkheden (minimaal 5% van het aantal fietsplekken met oplaadmogelijkheid en minimaal 5% van het aantal fietsplekken daartoe voorbereid) voor elektrische fietsen;
10. De stalling voor scootmobielen biedt voldoende oplaadmogelijkheden voor scootmobielen.
11. De netto-afmetingen van een scooterparkeerplek is minimaal 750 mm breed x 1800 mm lang.
12. Een fietsenberging waarin scooters met verbrandingsmotoren mogen staan, moeten aan de geldende milieu- en bouwvoorschriften voldoen, waaronder eisen aan de veiligheid (brand), aan installaties (ventilatie van rookgassen) en aan de kwaliteit van de vloerafwerking (vloeistofdichtheid).

## Bijlage 4      Resultaatverplichtingen bij toepassen maatwerk parkeernorm

Voor het toepassen van de maatwerkparkeernorm van woningen gelden aanvullende eisen. Deze eisen en de daaraan verbonden resultaatverplichtingen voor de aanvragen van een omgevingsvergunning zijn hierna nader omschreven.

Om de maatwerkparkeernorm te kunnen toepassen, dient de aanvrager van een omgevingsvergunning aan alle hiernagenoemde eisen te voldoen. Als aan één of meerdere eisen niet wordt voldaan, kan de maatwerkparkeernorm niet worden toegepast.

### Monitoring parkeerdruk

- De gemeente voert jaarlijks een parkeeronderzoek volgens het 'Monitoringsplan parkeerdruk Entree en omgeving'. Met dit onderzoek wordt in beeld gebracht:
  - Het gebruik (motief) en de bezetting van de in de deelplannen van Entree gerealiseerde parkeerplaatsen.
  - Het gebruik (motief) en de bezetting van de in de omliggende woonwijken aanwezige parkeerplaatsen.
  - De maximale omvang van het onderzoeksgebied is weergegeven in onderstaande afbeelding.



Afbeelding 2. Maximale onderzoeksgebied monitoring

- Het onderzoeksgebied is in omvang gerelateerd aan het aantal deelplannen dat is gerealiseerd en bedraagt circa 300 meter loopafstand vanaf de ingangen van de gerealiseerde deelplannen.
- Het eerste parkeeronderzoek (0-meting) vindt plaats voorafgaand aan de oplevering van het 1<sup>e</sup> deelplan. Vervolgonderzoeken vinden plaats tot 2 jaar na oplevering van het laatste deelplan.
- De kosten van het parkeeronderzoek zijn voor rekening van de initiatiefnemers (en/of hun rechtsopvolgers) van de op dat moment gerealiseerde deelplannen (naar rato van het aantal in de deelplannen gerealiseerde parkeerplaatsen).
- Als de monitoring uitwijst dat de parkeerdruk in de omliggende woonwijken belast wordt door voertuigen behorende bij een of meerdere deelplannen<sup>14</sup>, dan is/zijn de initiatiefnemer(s) van dat deelplan verplicht om extra parkeerplaatsen te realiseren.
- Het aantal extra te realiseren parkeerplaatsen is gelijk aan de omvang van de gemeten belasting in de omgeving die herleidbaar zijn naar functies in deelplannen van Entree, doch nooit meer dan het verschil tussen de normatieve parkeerbehoefte op basis van de basisparkeernorm minus de normatieve parkeerbehoefte op basis van de maatwerk parkeernorm.
- Initiatiefnemer dient bij indiening van de omgevingsvergunning aantoonbaar te maken in staat te zijn om extra parkeerplaatsen te realiseren in een omvang van het verschil tussen de parkeerbehoefte op basis van de basisparkeernorm en de parkeerbehoefte op basis van de maatwerkparkeernorm.

#### **E-laden**

- Initiatiefnemer dient bij indiening van de omgevingsvergunning aantoonbaar te maken dat alle parkeerplaatsen die bestemd zijn voor deelauto's en voor deelfietsen zijn voorzien van een werkend e-laadpunt.
- Definitie 'werkend e-laadpunt':
  - Het e-laadpunt en alles wat daartoe behoort voldoet aan alle vigerende normen en regelgeving
  - Het laadvermogen per e-laadpunt bedraagt ten minste 11 kW/u
  - Het laadvermogen is voor elk van de laadpunten afzonderlijk softwarematig in te stellen. Het daadwerkelijke op enig moment beschikbare laadvermogen per laadpunt wordt bepaald door een systeem van dynamic loadbalancing. Hiermee wordt het beschikbare vermogen verdeeld over het aantal in gebruik zijnde laadpunten met een laadbehoefte. Zodanig dat wanneer het beschikbare vermogen het toelaat bij elk afzonderlijk laadpunt het maximale laadvermogen van 11kW/u geladen kan worden.

#### **Flexwerkplekken**

- Initiatiefnemer dient bij indiening van de omgevingsvergunning aantoonbaar te maken dat 1 op de 2 woningen van een flexwerkplek is voorzien.
- Als er flexwerkplekken in een gemeenschappelijke ruimte worden voorzien, dan kan worden volstaan met 1 flexwerkplek per 4 woningen.
- Definitie flexwerkplek
  - De flexwerkplek heeft een oppervlakte 4 m<sup>2</sup> per werkplek als deze in de woning is gesitueerd. Een flexwerkplek heeft een oppervlakte van 3m<sup>2</sup> per werkplek als deze in een collectieve voorziening is gesitueerd.
  - De flexwerkplek is als zodanig gemarkeerd in een woning en/of als gemeenschappelijke ruimte in een woongebouw.
  - Ieder flexwerkplek is voorzien van aansluitpunt voor elektra, aansluitpunt voor internet, verlichting, verwarming/koeling.
  - De flexwerkplek voldoet verder aan de richtlijnen zoals benoemd in het Arbobesluit en de normen voor kantoorwerkplekken opgesteld door NEN.

---

<sup>14</sup> Voertuigen zijn herleidbaar naar adressen van functies behorende bij een deelplan in Entree

**Parkeerhubs**

- Initiatiefnemer dient bij indiening van de omgevingsvergunning aantoonbaar te maken dat hij voor eigen rekening en risico zorgdraagt voor, danwel financieel bijdraagt in de bij zijn deelplan behorende, volledig operationele, openbaar toegankelijke Parkeerhubs.
- Er moeten in totaal 4 buurthubs en 2 wijkhubs worden gerealiseerd.
- Het aan een deelplan toewijsbare aandeel aan de Parkeerhubs is naar rato van het aantal in de deelplannen gerealiseerde parkeerplaatsen.
- Een nadere uitwerking van de aard en omvang van de wijk- en buurthubs en hun beoogde posities is weergegeven in Bijlage 5.

## Bijlage 5 Buurt- en wijkhubs




In Entree worden buurt- en wijkhubs gerealiseerd.

De buurt- en wijkhubs hebben verschillende groottes en een verschillend aanbod deelmobiliteit. De buurt- en wijkhubs zijn openbaar toegankelijk en goed zichtbaar.

	Buurthub	Wijkhub
<b>Aanbod</b>	5 stallingsplaatsen deelscooters 1 deelbakfiets	5 stallingsplaatsen deelscooters 1 deelbakfiets 2 deelauto plekken
<b>Ruimtelijke reservering 'footprint'*</b>	20m <sup>2</sup> (1 autoparkeerplaats)	60m <sup>2</sup> (3 autoparkeerplaatsen)
<b>Locatie</b>	Op 200-300m loopafstand van woningen	Op centrale locaties in Entree

De beoogde posities van de hubs zijn in onderstaande afbeelding weergegeven (indicatief)



-  Stationshub (realisatie gemeente)
-  Wijkhub
-  Buurthub