

Parkeerbeleidsnota GUH



GEMEENTE
UTRECHTSE HEUVELRUG

Vastgesteld op 21-02-2022

Parkeernormen (bijlage 2) en aanwezigheidspercentages (tabel op pagina 8) geactualiseerd
op basis van CROW-publicatie 'Parkeerkencijfers 2024' d.d. 19-06-2024

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

In 2010 is het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan door de raad vastgesteld. In het GVVP is onder het thema 'parkeren' bepaald wat bij ruimtelijke ontwikkelingen de parkeernormen zijn. Sinds 2010 zijn er de nodige ontwikkelingen geweest waardoor het parkeerthema in het GVVP niet meer op alle vlakken actueel is. Zo heeft de CROW in 2012 nieuwe parkeerkencijfers uitgebracht (opgenomen in ASVV 2012) en in 2018 zijn deze geactualiseerd. Ook zijn de parkeerkencijfers voor de fiets in 2019 door het CROW geactualiseerd.

Verder willen wij de initiatiefnemer de mogelijkheid geven tot het afkopen van parkeerplaatsen. Het is daarbij van belang dat de toepassing van parkeernormen duidelijk dient te zijn. Om die reden wordt er, anders dan in het GVVP 2010, een geografisch onderscheid gemaakt in parkeernormen per gebied. Ook is er meer aandacht voor parkeren voor duurzame voertuigen; er worden vanuit de overheid eisen (via het bouwbesluit) gesteld aan de hoeveelheid elektrisch parkeren en is er een reductie van parkeernormen mogelijk bij gebruik van deelauto's.

1.2 Waarom een parkeernota en voor wie?

Met een parkeerbeleidsnota beschrijft de gemeente Utrechtse Heuvelrug het kader ten aanzien van het aantal te realiseren parkeerplaatsen voor auto en fiets bij nieuwbouw, verbouw of transformatie. De nota is van toepassing voor iedereen die een omgevingsvergunning aanvraagt waar een parkeercomponent bij in zit. Dat kan een projectontwikkelaar zijn die een nieuwe buurt realiseert, een ondernemer die zijn bedrijf wil uitbreiden of iemand die een woning wil bouwen.

2. Het toepassingskader

De juridische verankering van parkeernormen vond plaats via de Bouwverordening. De wetgever wil dat stedenbouwkundige bepalingen zoals parkeernormen in de toekomst uitsluitend in bestemmingsplannen worden opgenomen. Op 29 november 2014 is daarom de Reparatiewet BZK 2014 in werking getreden. De Reparatiewet nam onder meer de wettelijke grondslag weg voor de stedenbouwkundige bepalingen uit de Bouwverordening. Dit betekent dat de stedenbouwkundige voorschriften uit de Bouwverordening via overgangsrecht 'uitsterven'. De Reparatiewet had een overgangstermijn tot 1 juli 2018. Dit betekent dat artikel 2.5.30 van de bouwverordening geen rechtskracht meer heeft en het voorzien in de benodigde parkeerruimte dus via het bestemmingsplan geregeld moet worden. De bestemmingsplannen zullen daarop, met een verwijzing naar de Parkeerbeleidsnota, worden aangepast.

Bouwverordening GUH 2017

Artikel 2.5.30 Parkeergelegenheid en laad- en losmogelijkheden bij of in gebouwen

1. Indien de omvang of de bestemming van een gebouw daartoe aanleiding geeft, moet ten behoeve van het parkeren of stallen van auto's in voldoende mate ruimte zijn aangebracht in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort. Deze ruimte mag niet overbemeten zijn, gelet op het gebruik of de bewoning van het gebouw, waarbij rekening moet worden gehouden met de eventuele bereikbaarheid per openbaar vervoer

Wat *in voldoende mate* is, is niet in de Bouwverordening opgenomen. In 2010 heeft de gemeente Utrechtse Heuvelrug in haar GVVP de parkeernormen vastgelegd. Deze parkeernormen zijn gebaseerd op de parkeerkencijfers van het CROW. Deze Parkeerbeleidsnota is een actualisering van de parkeernormen uit het GVVP. Zoals in de beleidsnota van het GVVP is aangegeven, worden de parkeernormen bij iedere nieuwe uitgave van de parkeerkencijfers van het CROW automatisch naar deze nieuwe normering geactualiseerd. Het accent in deze nota ligt derhalve op met name hoe met deze parkeernormen moet worden omgegaan.

2.1 Bepaling parkeereis

Een initiatiefnemer dient de parkeereis binnen de fysieke grenzen van zijn ontwikkelgebied te realiseren.

Parkeernormen

Bij het formuleren van de parkeernormen is het belangrijk dat deze recht doen aan de plaatselijke situatie. Het aanleggen van te weinig parkeerplaatsen in een plangebied zorgt ervoor dat er overloopparkeren ontstaat in andere straten/wijken. Te veel parkeerplaatsen aanleggen is eveneens onwenselijk, omdat de schaarse ruimte ook voor andere doeleinden gebruikt kan worden (groenvoorzieningen). Bovendien willen we de ontwikkelaar geen onnodige kosten opleggen.

De gemeente Utrechtse Heuvelrug kiest voor de meest recente parkeerkencijfers van het CROW (publicatie nr. 381) als basis voor de gemeentelijke parkeernormering.

2.2 Gebiedsindeling

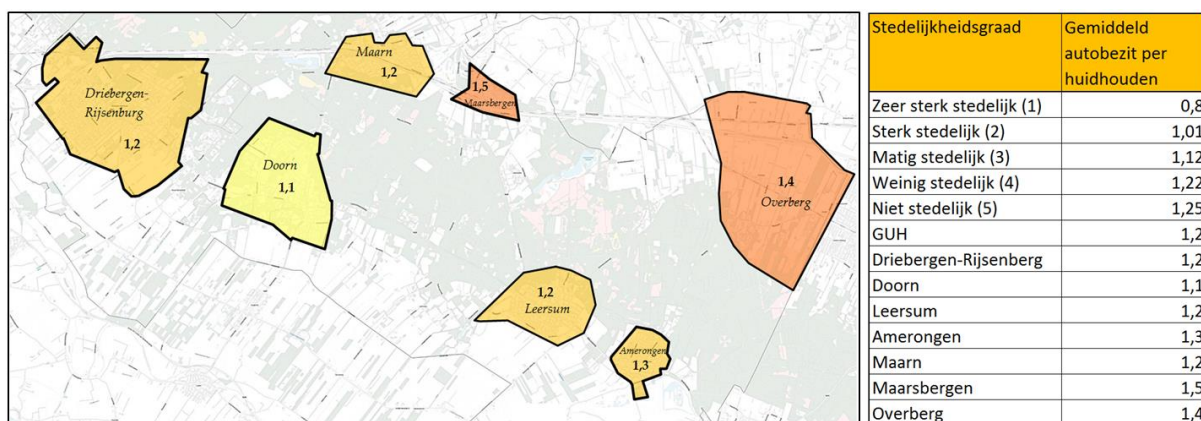
Voor het bepalen van de parkeernormen wordt allereerst gekeken naar de stedelijkheidsgraad van een gemeente. De stedelijkheidsgraad zegt iets over de bebouwingsdichtheid en de aanwezigheid van voorzieningen in de nabijheid. Naarmate de stedelijkheid toeneemt, zijn de afstanden naar voorzieningen kleiner. Hierdoor kunnen meer functies lopend, fietsend of met openbaar vervoer bereikt worden. Hierdoor daalt het autogebruik en daarmee het autobezit. Het CROW onderscheidt vijf stedelijkheidsgraden. Op basis van het CBS (2019) kent de gemeente Utrechtse Heuvelrug de volgende stedelijkheidsgraden:

Stedelijkheidsgraad 3: *Driebergen*

Stedelijkheidsgraad 4: *Amerongen, Leersum, Doorn en Maarn*

Stedelijkheidsgraad 5: *Maarsbergen, Overberg*

Omdat het autobezit in de gemeente Utrechtse Heuvelrug in de kernen Driebergen, Amerongen, Leersum, Doorn en Maarn niet enorm van elkaar afwijkt, worden deze kernen als stedelijkheidsgraad 4 gecategoriseerd. Het autobezit komt ook nagenoeg overeen met het gemiddelde autobezit in stedelijkheidsgraad 4. In de kernen Overberg en Maarsbergen geldt een stedelijkheidsgraad van 5. Het autobezit is in deze kernen aanzienlijk hoger dan het gemiddelde autobezit in niet stedelijk gebied (5). Omdat de parkeernormen tussen stedelijkheidsgraad 4 en 5 nagenoeg hetzelfde zijn, hoeft hier geen onderscheid in gemaakt te worden.



Kaart Gemiddeld autobezit per kern, CBS 2019

Beleidskeuze 1

Handhaaf de stedelijkheidsgraad (weinig stedelijk 4) zoals geformuleerd in de vigerende beleidsnotitie GVVP van de gemeente Utrechtse Heuvelrug

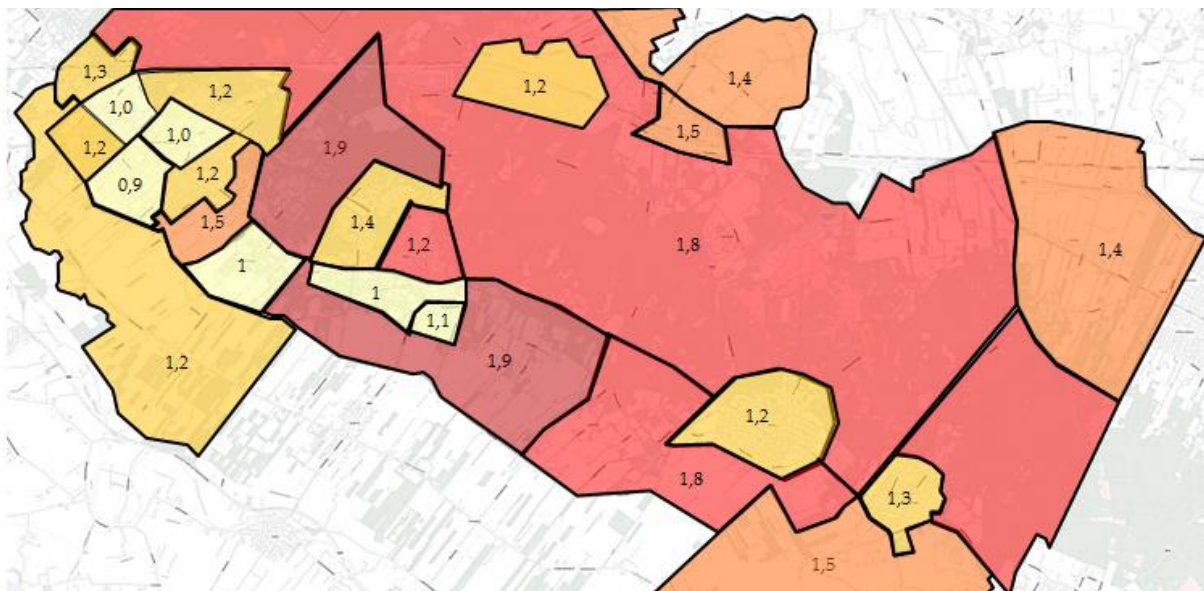
Stedelijke zone

Uit studies blijkt dat functies in het centrum resulteren in een lagere parkeervraag en een lagere verkeersgeneratie dan functies van dezelfde aard in de rest bebouwde kom. Dit wordt

veroorzaakt door het aanbod en de kwaliteit van andere vervoerswijzen, met name het openbaar vervoer in het centrum. Ook de nabijheid van voorzieningen, zorgen ervoor dat mensen makkelijk met de fiets of te voet de functies kunnen bereiken. Het CROW onderscheidt 4 stedelijke zones:

- Centrum
- Centrum Schil
- Rest bebouwde kom
- Buitengebied

Op basis van onderstaande kaart, blijkt dat centrumwijken in Doorn en Driebergen over het algemeen een lager autobezit hebben dan in randwijken. Hoe het autobezit verdeeld is binnen Leersum, Amerongen en Maarn, is niet bekend (CBS maakt in die kernen geen onderscheid in wijken). We nemen aan dat centrumgebieden een lager autobezit hebben dan randwijken.



In bijlage 1 wordt een onderscheid gemaakt in centrum en schil centrum in de kernen Driebergen en Doorn. De rest bebouwde kom is het overige gebied wat binnen de bebouwde kom valt. Voor de kernen Leersum, Amerongen en Maarn is binnen de gehele bebouwde kom de norm rest bebouwde kom van toepassing. Het buitengebied omvat het gebied buiten de komgrenzen.

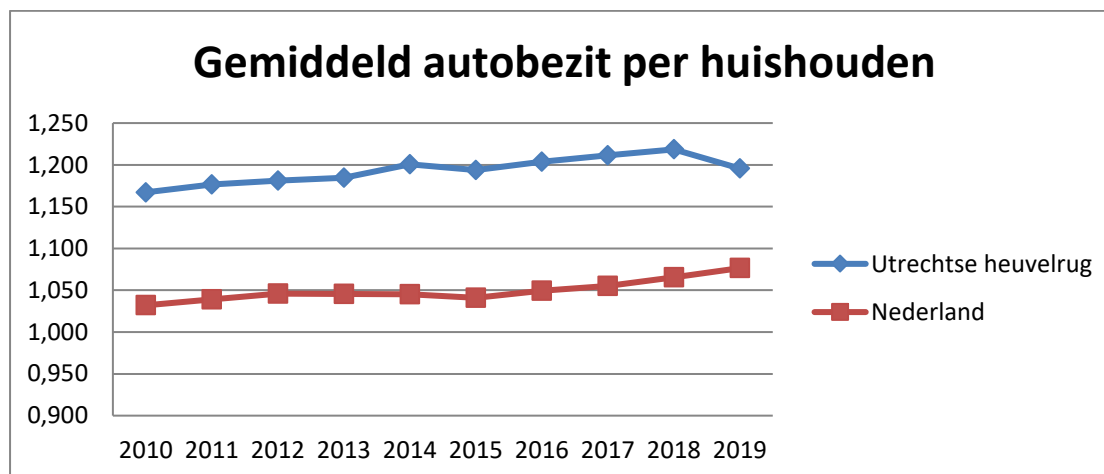
Beleidskeuze 2

Pas verschillende stedelijke zones toe in de gemeente Utrechtse Heuvelrug voor de kernen Driebergen en Doorn op basis van de indeling zoals weergegeven in bijlage 1

De in deze nota opgenomen parkeernormen zijn minimumnormen. Dit betekent dat ten minste het aantal aangegeven parkeerplaatsen gerealiseerd moet worden.

Waarom kiezen we voor minimumnormen?

De gemeente Utrechtse Heuvelrug wil een duurzame gemeente zijn. We willen de auto faciliteren, maar niet stimuleren. Dat betekent dat wij niet meer parkeerplaatsen aanleggen dan nodig. Het autobezit is in tien jaar tijd in onze gemeente nagenoeg gelijk gebleven (+ 2%). In het laatste jaar was er zelfs een afname in het gemiddelde autobezit.



Grafiek 1: Gemiddeld autobezit GUH en NL (bron CBS)

Grafiek 1 laat ook duidelijk zien dat wij als gemeente een sterk bovengemiddeld autobezit hebben. Zeker in relatie tot onze duurzaamheidsopgave vormt het een legitieme vraag of dit bovengemiddelde autobezit hierop aansluit.

De parkeerkencijfers van het CROW hebben een bandbreedte van minimale en maximale kencijfers. Wanneer we *minimale* parkeernormen toepassen op het huidige woningaanbod van de Utrechtse Heuvelrug, komt de gemiddelde parkeernorm (1,27) bij benadering overeen met het gemiddelde autobezit (1,2) van de Utrechtse Heuvelrug. Wanneer we de *gemiddelde* parkeernormen zouden toepassen (wat veel gemeenten hanteren) op het huidige woningaanbod, zou de gemiddelde normen (1,63) te veel afwijken van het gemiddelde autobezit in GUH (1,2). Parkeercapaciteit ten behoeve van bezoekers wordt in het bovenstaande buiten beschouwing gehouden.

Type woningen	Aandeel woningen (woonbehoefteonderzoek Utrechtse Heuvelrug 2015)	Gemiddelde parkeernormen ¹ (exclusief bezoekers)	Minimale parkeernormen ¹ (exclusief bezoekers)
Vrijstaande woning	18%	2	1,6
2-1-kapwoning	28%	1,9	1,5
Eengezinswoning ²	21%	1,57	1,17
Appartement ³	33%	1,25	0,95
Gemiddelde parkeernorm GUH		1,63	1,27

1. Parkeernormen in rest bebouwde kom, omdat veruit de meeste woningen in dat gebied bevinden

2. Gemiddelde parkeernorm van koop tussen hoekwoning (1,6), huurhuis vrije sector (1,6) en sociale huur (1,2) in rest bebouwde kom

3. Gemiddelde parkeernorm van koop etagewoning midden (1,5) en huuretagewoning midden (1)

Beleidskeuze 3

Handhaaf de minimale parkeernormen (GVVP 2008). Dit versterkt de relatie tot onder andere onze duurzaamheidsopgave, woningbouwopgave (verdichting) en de gewenste ombuiging in modal split vanwege de belasting van het lokale wegennet etc.

3. Autoparkeren

3.1 parkeren op eigen terrein

Bezoekersdeel

Een parkeernorm is opgebouwd uit een gebruikers- en een bezoekersdeel. In de tabellen waarin de parkeernormen voor de verschillende functies zijn opgenomen, is naast de volledige parkeernorm het aandeel bezoekers (bezoekersdeel) inzichtelijk gemaakt. Dit aandeel is onder andere relevant indien parkeervoorzieningen bij een functie voornamelijk op eigen terrein worden gerealiseerd en niet openbaar toegankelijk zijn, het bezoekersdeel dient namelijk altijd openbaar toegankelijk te zijn.

Het is aan de aanvrager van de omgevingsvergunning om de parkeerbehoefte inzichtelijk te maken. Op basis van de door de aanvrager ingediende documenten toetst de gemeente aan de parkeereis.

Dubbelgebruik

Bij ontwikkelingen waarbij meerdere voorzieningen/functies worden gerealiseerd, is het mogelijk rekening te houden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Overdag worden parkeerplaatsen veel gebruikt door werknemers en in de avond door bewoners. Voorwaarde is dat de aanvrager in het bouwplan vastlegt dat de voor dubbelgebruik meegerekende parkeer capaciteit voor alle gebruikers van het bouwplan toegankelijk is. Bij het opstellen van een parkeerbalans wordt uitgegaan van de onderstaande aanwezigheidspercentages.

	werkdagochtend	werkdagmiddag	werkdagavond	werkdagnacht	koopavond (1)	vrijdagmiddag	vrijdagavond	zaterdagmiddag	zaterdagavond	zondagmiddag
Woningen bewoners	60%	60%	90%	100%	80%	70%	70%	75%	80%	75%
Woningen bezoekers	40%	50%	75%	0%	70%	60%	100%	100%	100%	90%
Kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	0%	5%	60%	0%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening (2)	100%	100%	5%	0%	75%	100%	5%	0%	0%	0%
Detailhandel (3)	30%	60%	10%	0%	75%	60%	60%	100%	0%	60%
Grootschalige detailhandel (3, 4)	30%	60%	70%	0%	80%	60%	70%	100%	0%	0%
Supermarkt	50%	60%	40%	0%	80%	80%	80%	100%	40%	60%
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	100%	40%	100%	100%	100%	75%
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	50%	25%	50%	100%	25%	100%
Bioscoop/theater/podium/enzovoort	5%	40%	50%	0%	50%	40%	100%	40%	100%	40%
Sociaal medisch: arts/therapeut/consultatiebureau	100%	100%	10%	0%	10%	75%	0%	0%	0%	0%
Verpleeghuis/verzorgingstehuis	100%	100%	50%	25%	50%	100%	50%	100%	100%	100%
Ziekenhuis: patiënten inclusief bezoekers	100%	100%	40%	5%	40%	100%	40%	40%	40%	40%
Ziekenhuis medewerkers	100%	100%	40%	10%	40%	100%	40%	20%	20%	20%
Restaurant (5)	30%	40%	80%	0%	80%	60%	90%	70%	100%	40%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	100%	0%	100%	0%	0%	0%

(1) Indien sprake van een traditionele koopavond

(2) Indien op zaterdagmiddag open: 100%

(3) Indien zaterdag 's avonds open: 70%

(4) Indien koopzondag: 100%

(5) Hier is sprake van richtgetallen. Maatwerk is bij de verschillende typen restaurants noodzakelijk

Tabel: Aanwezigheidspercentages

3.2 Maximale loopafstanden

Parkeerplaatsen moeten op acceptabele loopafstand van de functie gerealiseerd worden. Voor het bepalen van de loopafstand geldt de onderstaande tabel. Het gaat om de werkelijk te lopen afstand. Daar waar de acceptabele loopafstand een bereik betreft, dient een relatie gezocht te worden met de verblijfsduur: hoe langer de verblijfsduur van een bestemming, des te meer een wat langere loopafstand wordt geaccepteerd.

Hoofdfunctie	Acceptabele loopafstand
Wonen	100-800 meter
Winkelen	200-600 meter
Werken	200-800 meter
Ontspanning	100-600 meter
Gezondheidszorg	100 meter
Onderwijs	100 meter

Tabel: Loopafstanden

3.4 Garages en opritten

Parkeervoorzieningen, zowel inpandig (garage) als uitpandig (carpoort/oprit), op eigen terrein kennen geen openbaar karakter. Het is daarom belangrijk dat dergelijke parkeerplaatsen niet als volledige parkeercapaciteit worden meegerekend. Ze zijn immers niet voor eenieder beschikbaar voor gebruik. In de onderstaande tabel (CROW) wordt aangegeven in welke mate het parkeren op eigen terrein meetelt voor de functie.

	Theoretisch aantal	Berekeningsaantal	Opmerking
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	Oprit min. 5,0 meter diep
Lange oprit zonder garage of carport	2	1	
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	Oprit min. 5,0 meter diep
Garage met lange oprit	3	1,3	
Garage met dubbele oprit	3	1,8	Oprit min. 4,5 meter breed

3.5 Parkeren elektrische voertuigen

De gemeente Utrechtse Heuvelrug wil duurzame mobiliteit stimuleren. Elektrisch rijden is hierin de belangrijkste speerpunt. Met de herziene Europese Energy Performance of Buildings Directive (EPBD III) is er een verplichting (10 maart 2020) voor het aanleggen van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen in de private gebouwde omgeving. Deze verplichting wordt vastgelegd in het Bouwbesluit. Bij de ontwikkeling van bouwplannen dient hier rekening mee te worden gehouden.

Woningbouw meer dan 10 parkeervakken per 10 maart 2020

Bij woongebouwen met meer dan 10 parkeervakken op hetzelfde terrein moet voor elk parkeervak leidinginfrastructuur (loze leidingen) worden aangelegd voor de aanleg van laadpunten. Dit geldt voor nieuwe woongebouwen en voor bestaande woongebouwen die ingrijpend worden gerenoveerd.

Verplichting bij utiliteitsbouw > 10 parkeervakken per 10 maart 2020

Bij utiliteitsgebouwen met meer dan 10 parkeervakken op hetzelfde terrein moet minimaal 1 oplaadpunt voor de hele parkeergelegenheid worden aangelegd. Ook moet er leidinginfrastructuur (loze leidingen) worden aangelegd voor 1 op de 5 parkeervakken. Dit geldt voor nieuwe utiliteitsgebouwen en voor bestaande utiliteitsgebouwen die ingrijpend worden gerenoveerd.

Verplichting bij utiliteitsbouw > 20 parkeervakken per 2025

Bij bestaande utiliteitsgebouwen met meer dan 20 parkeervakken op hetzelfde terrein moet vanaf 2025 minimaal 1 oplaadpunt zijn aangelegd. De gebouweigenaar kan, naar gelang de lokale behoefte en lokale markt, zelf bepalen hoeveel oplaadpunten hij in totaal realiseert.

3.6 Deelauto

In 10 jaar tijd is autodelen uitgegroeid tot een serieus alternatief voor de eigen auto. Het voordeel van autodelen is dat het aantal auto's vermindert. Verder zorgt autodelen voor minder autogebruik, minder uitstoot en verbeterde leefbaarheid (minder auto's op straat). Als gemeente willen wij deelauto's stimuleren door een reductie van 4 parkeerplaatsen toe te passen. De ontwikkelaar/initiatiefnemer moet wel kunnen aantonen dat er bij een particuliere autodeler (bv. Greenwheels/Mywheels) voldoende draagvlak is voor een deelauto op de voorgestelde locatie.

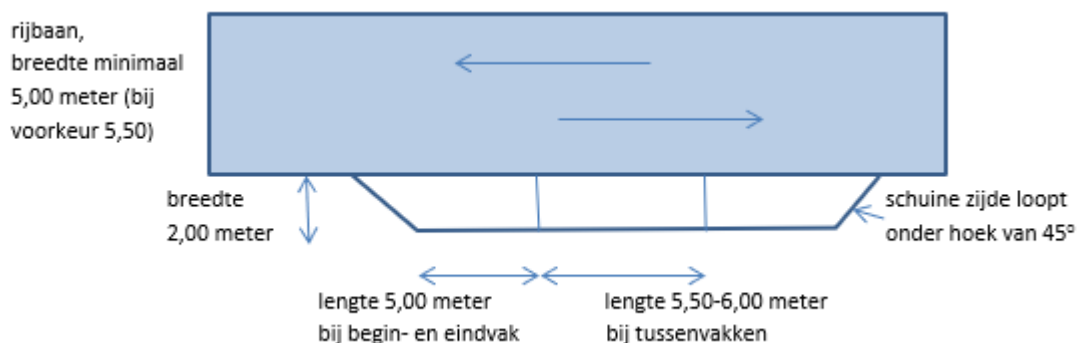
3.7 Parkeren voor minder-validen

Bij openbare/maatschappelijke voorzieningen, zoals een gemeentehuis, bibliotheek en winkelcentra, dienen voldoende algemene minder-validen parkeerplaatsen aangewezen te worden. In de CROW-richtlijn nr. 337 in het kader van 'de integrale toegankelijkheid openbare ruimte' is opgenomen dat minimaal 2% van de beschikbare parkeerplaatsen ingericht dient te zijn als minder-validen parkeerplaats.

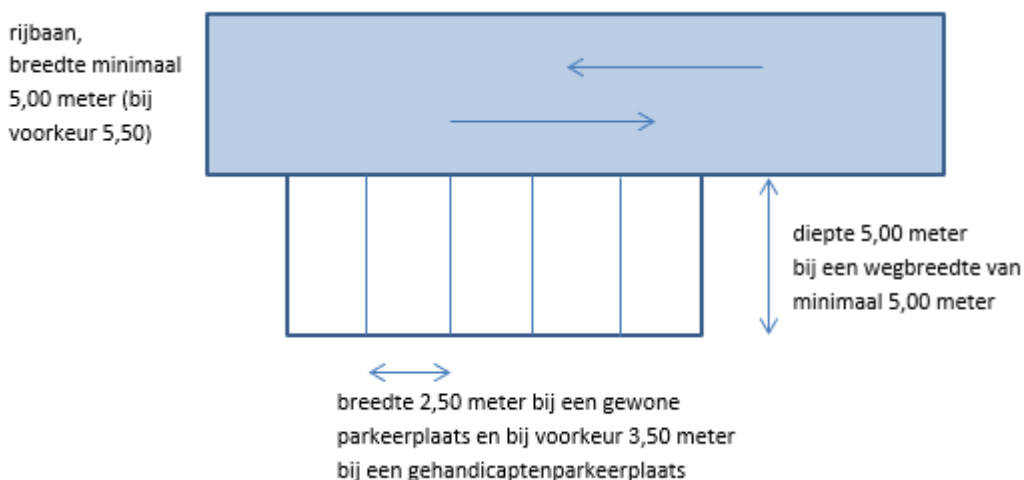
3.8 Afmetingen autoparkeerplaats

Parkeergelegenheid voor het parkeren van auto's moet afmetingen hebben, die afgestemd zijn op gangbare personenauto's. Aan deze eis wordt geacht te zijn voldaan, indien de afmetingen bij langsparkeren tenminste 2 m breed bij 5,5 m lang (waarbij de eerste en laatste parkeerplaats 5 m lang zijn i.v.m. schuine inrijhoek (rijloper zijde)) en bij andere parkeervormen zoals haaksparkeren tenminste 2,5 m breed en 5 m lang bedragen.

Langsparkeren:



Haaksparkeren:



3.9 Afwijken van de parkeereis (mobiliteitsfonds)

Mobiliteitsfonds

De afgelopen jaren is gebleken dat het bij diverse bouwplannen niet mogelijk is om op eigen terrein te voorzien in parkeerruimte volgens de gemeentelijke parkeernorm. In dit soort gevallen zijn er vaak geen aangrenzende particuliere terreinen aanwezig waarop die ruimte kan worden gerealiseerd en ook binnen de bestaande openbare ruimte ontbreekt additionele parkeercapaciteit om de extra parkeerdruk op te kunnen vangen. Dat betekent concreet dat in zo'n geval een omgevingsvergunning niet kan worden verleend en dat de realisatie van de door de gemeente gewenste functies op bepaalde locaties niet mogelijk is. Een mobiliteitsfonds kan hier uitkomst bieden.

In bepaalde omstandigheden kan door het college van burgemeester en wethouders onder condities in afwijking van de parkeereis een omgevingsvergunning worden verleend.

Voorwaarde is dat de aanvrager van de omgevingsvergunning voor het realiseren van de ontwikkeling een financiële bijdrage beschikbaar stelt voor het mobiliteitsfonds. De middelen in dit fonds worden vervolgens door de gemeente gebruikt om flankerende maatregelen (aanleg van voet- en fietspaden, verbeteren kwaliteit openbare ruimte, bewegwijzering, etc.) te realiseren nemen die het doel hebben om de parkeerbehoefte, en daarmee extra parkeerdruk, als gevolg van deze ontwikkeling te doen laten afnemen. Op die manier kunnen de bereikbaarheid en leefbaarheid binnen de gemeente gewaarborgd blijven zonder dat dit ten koste gaat van de kwaliteiten die in de openbare ruimte nabij de betreffende ontwikkeling aan de orde zijn.

In deze paragraaf wordt aangegeven welke stappen worden doorlopen in de beoordeling om in afwijking van de parkeereis een omgevingsvergunning te verlenen.

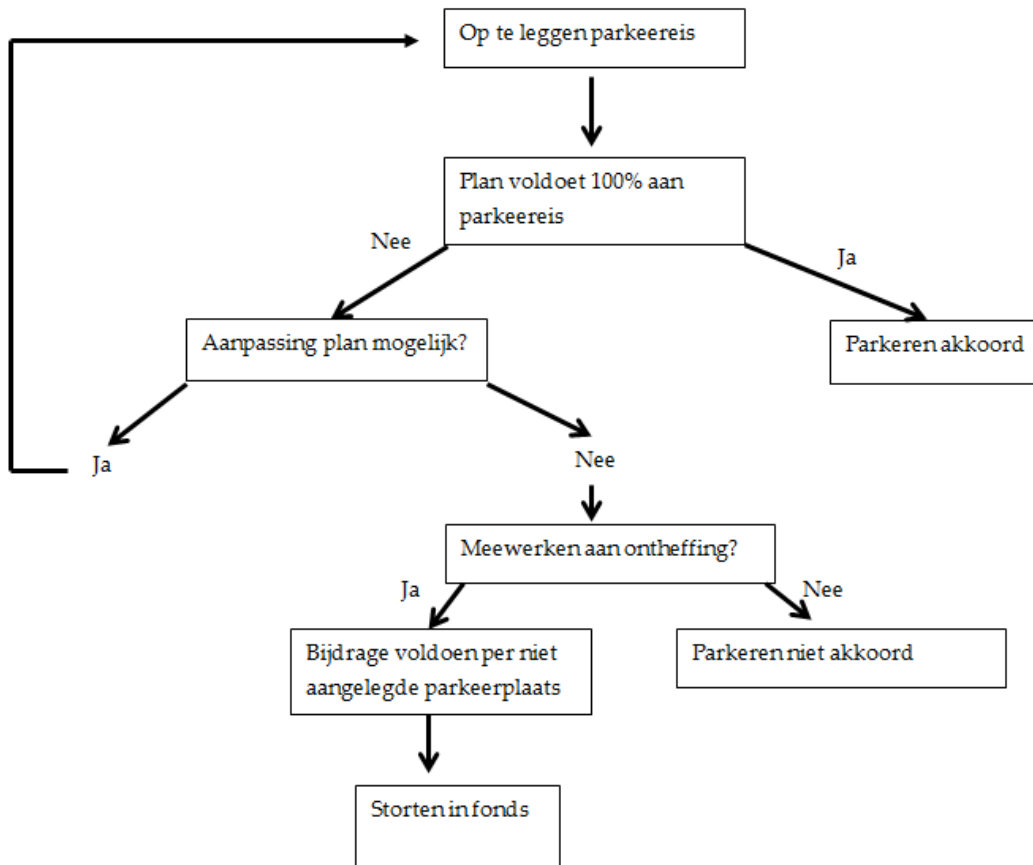
- a. Uitgangspunt is en blijft dat de parkeereis op eigen terrein wordt gerealiseerd (het voldoen aan de gemeentelijke parkeereis).
- b. Als realisatie van de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein niet mogelijk is, wordt beoordeeld of een aanpassing van het bouwplan (bijvoorbeeld minder bouwvolume) kan leiden tot het wel voldoen aan de gemeentelijke parkeereis op eigen terrein.
- c. Als binnen de hierboven gespecificeerde maximaal acceptabele loopafstand (in relatie tot de functionaliteiten binnen de onderhavige ontwikkeling) onvoldoende restcapaciteit ten behoeve van parkeren in de openbare ruimte beschikbaar is, kan de aanvrager door een onafhankelijk verkeersadviesbureau onderzoek laten doen naar de drukste structurele parkeerbehoefte.

Wanneer blijkt dat op het moment met de drukste structurele parkeerbehoefte de bezettingsgraad lager is dan 85%, kan de aanvrager aan de gemeente verzoeken het verschil tussen de feitelijke bezettingsgraad (inclusief reserveringen voor al verleende, maar nog niet gerealiseerde, omgevingsvergunningen) en de 85%-bezettingsgraad in te mogen zetten voor de aangevraagde omgevingsvergunning. Per gecompenseerde parkeerplaats dient aanvrager 50% van de vastgelegde te betalen (deze bijdrage is lager omdat de parkeermogelijkheden er al wel zijn maar de gemeente wel de grond ter beschikking moet stellen en in stand moet houden).

Als a, b, c niet mogelijk blijken, kan de aanvrager van een omgevingsvergunning, een schriftelijk verzoek indienen bij het college van burgemeester en wethouders om in afwijking van de parkeereis toch een omgevingsvergunning te verlenen. Het verzoek van de aanvrager moet gegronde redenen bevatten om aan te tonen en/of aannemelijk te maken dat de realisatie van de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein niet mogelijk is en dat de parkeerbehoefte door een privaatrechtelijke overeenkomst niet elders kan worden gecompenseerd door (een combinatie van) de hierboven genoemde mogelijkheden. Het college van burgemeester en wethouders kan besluiten in afwijking van de parkeereis een omgevingsvergunning te verlenen.

Dit doet het college als zij de realisatie van het initiatief belangrijker acht dan de (tijdelijke) nadelige gevolgen op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid en het college bereid is de verplichting van de aanvrager indien nodig over te nemen om te zorgen voor voldoende bereikbaarheid. Primair ligt de focus daarbij op flankerende maatregelen zoals meer fietsenstallingen, verbetering fietspaden, OV-faciliteiten, etc.. Uitsluitend in het geval dat flankerende maatregelen niet te realiseren zijn, kan het college overgaan tot instemming met de realisatie van extra parkeercapaciteit binnen de openbare ruimte. Voorwaarde hierbij is dat de groenstructuur niet wordt aangetast. De primaire verantwoordelijkheid om zorg te dragen voor voldoende bereikbaarheid ligt bij de aanvrager. Indien nodig kan in samenwerking met de gemeente over worden gegaan op een coproductie. Bij dit besluit moet aannemelijk worden gemaakt dat de flankerende maatregelen of eventuele extra parkeercapaciteit onder de hierboven genoemde voorwaarden gerealiseerd zijn voordat het betreffende bouwplan wordt opgeleverd. De flankerende maatregelen dienen immers als alternatief te functioneren voor die mobiliteitsbehoefte die anders met de auto zou worden gefaciliteerd. Per afwijking van de norm moet dus gemotiveerd worden aangegeven op welke wijze, waar en wanneer de alternatieve maatregelen ter compensatie van de in het bouwplan voorziene parkeerbehoefte gecompenseerd worden. Uitgangspunt daarbij is dat de ontwikkelende partij in afstemming met de gemeente zorgdraagt voor voldoende bereikbaarheid. Alleen indien andere (semi)overheden zoals provincie, concessiehouders van het OV, etc. een inhoudelijke rol moeten vervullen om voldoende bereikbaarheid binnen een ontwikkeling mogelijk te maken, kan de primaire rol vanuit de ontwikkelende partij naar de gemeente worden overgedragen. In dat geval zal de gemeente tevens haar interne kosten die gemaakt worden om dit gehele proces tot aan de realisatie mogelijk te maken additioneel in rekening brengen bij de ontwikkelende partij.

De bevoegdheid om te beslissen over het gebruik van het mobiliteitsfonds ligt bij het college. Een aanvrager kan geen rechten ontlenen aan het bestaan van het mobiliteitsfonds. Wanneer het college in afwijking van de parkeereis een omgevingsvergunning verleent, moet de aanvrager van een omgevingsvergunning een parkeerbijdrage per ontbrekende parkeerplaats in het mobiliteitsfonds storten.



Schema 1: beoordeling parkeren met plan en ontheffing

Berekeningswijze hoogte storting

Het bedrag dat de aanvrager in het mobiliteitsfonds moet storten = het aantal parkeerplaatsen behorend bij de nieuwe situatie berekend volgens de parkeernormen die zijn opgenomen in bijlage 1, (minus) de parkeerbehoefte behorend bij het laatst actieve gebruik berekend op basis van CROW-publicatie nr. 381.

De uitkomst van bovenstaande som wordt vermenigvuldigd met het tarief dat van toepassing is op basis van de verordening mobiliteitsfonds o.b.v. prijsindexatie 2021.

Tarief per parkeerplaats

In deze paragraaf wordt aangegeven hoe hoog de parkeerbijdrage is en binnen welke voorwaarden de gemeente na storting in het mobiliteitsfonds voorziet in de realisatie van flankerende maatregelen.

De hoogte van het te storten bedrag bij realisatie van minder parkeerplaatsen dan de parkeerverplichting voorschrijft, is afgeleid van de reële gemiddelde aanlegkosten of stichtingskosten (inclusief de kosten voor grondverwerving) en het prijssegment van de te bouwen woningen.

- sociale huur (max € 763,47) en koopwoningen (max € 230.000,=): € 5.400,= per te compenseren parkeerplaats,
- lage middeldure koopwoningen (max € 275.000,=): € 10.000,= per te compenseren parkeerplaats
- hoge middeldure koopwoningen (max € 320.000,=): € 12.500,= per te compenseren parkeerplaats • dure koopwoningen en alle overige bouwprojecten (boven € 320.000,=): € 15.000,= per te compenseren parkeerplaats.

Het totaal te storten afkoopbedrag in een plan met meerdere woonsegmenten (sociaal/middel/duur) wordt naar evenredigheid van de hoeveelheid per woonsegment verdeeld. Het tarief wordt geïndexeerd. Indien nodig wordt door het college een toets uitgevoerd of het gehanteerde bedrag nog toereikend is. Als het nodig is, wordt een voorstel gedaan tot wijziging van het tarief. Er vindt geen restitutie plaats in het geval het betaalde bedrag te hoog blijkt. Omgekeerd geldt dat geen nabetaling plaatsvindt in het geval het betaalde bedrag niet toereikend is.

Besteden gelden mobiliteitsfonds

De ontwikkelaar heeft bij een storting in het fonds de verplichting om binnen de termijn van realisering van het bouwplan de alternatieven ter compensatie van de parkeerbehoefte te realiseren. Omdat de stortingen middelen zijn ter compensatie van het niet voldoen aan de parkeernorm, worden deze middelen gestort in de 'voorziening mobiliteit'. Het is niet mogelijk deze gelden later anders te bestemmen dan voor de realisatie van alternatieven ter compensatie van de parkeerbehoefte gerelateerd aan het betreffende bouwplan. Aan een storting in het fonds kan de aanvrager van de omgevingsvergunning geen rechten ontlenen. Er is geen sprake van een verworven eigendomsrecht of wat dan ook.

3.10 Overgangsregeling

De in deze nota opgenomen parkeernormen zijn niet van toepassing in de volgende gevallen: Op een aanvraag om omgevingsvergunning, afwijking, ontheffing of toestemming anderszins, die is ingediend vóór de datum van inwerkingtreding van deze nota en het paraplubestemmingsplan waarin deze nota is verankerd en waarop op die datum nog niet is beschikt. In deze gevallen gelden de vóór de datum van inwerkingtreding van deze nota geldende parkeernormen.

4. Fietsparkeren

De gemeente Utrechtse Heuvelrug wil het gebruik van duurzame vervoersmiddelen stimuleren. De fiets is daarbij een uitstekend vervoermiddel. Om het fietsen aantrekkelijk te maken en te houden, is het noodzakelijk dat er normen worden gesteld aan het aantal te realiseren fietsparkeervoorzieningen.

De parkeereis voor fietsen dient altijd op eigen terrein te worden opgelost. Om een aantrekkelijke parkeergelegenheid voor de fiets te hebben, dient deze dicht bij de bestemming te zijn. Alleen in uitzonderlijke gevallen kan een initiatiefnemer een verzoek indienen bij de gemeente om gezamenlijk te beschouwen of een voorziening in de openbare ruimte van meer toegevoegde waarde is (b.v. dubbelgebruik) en voor zijn kosten kan worden gerealiseerd.

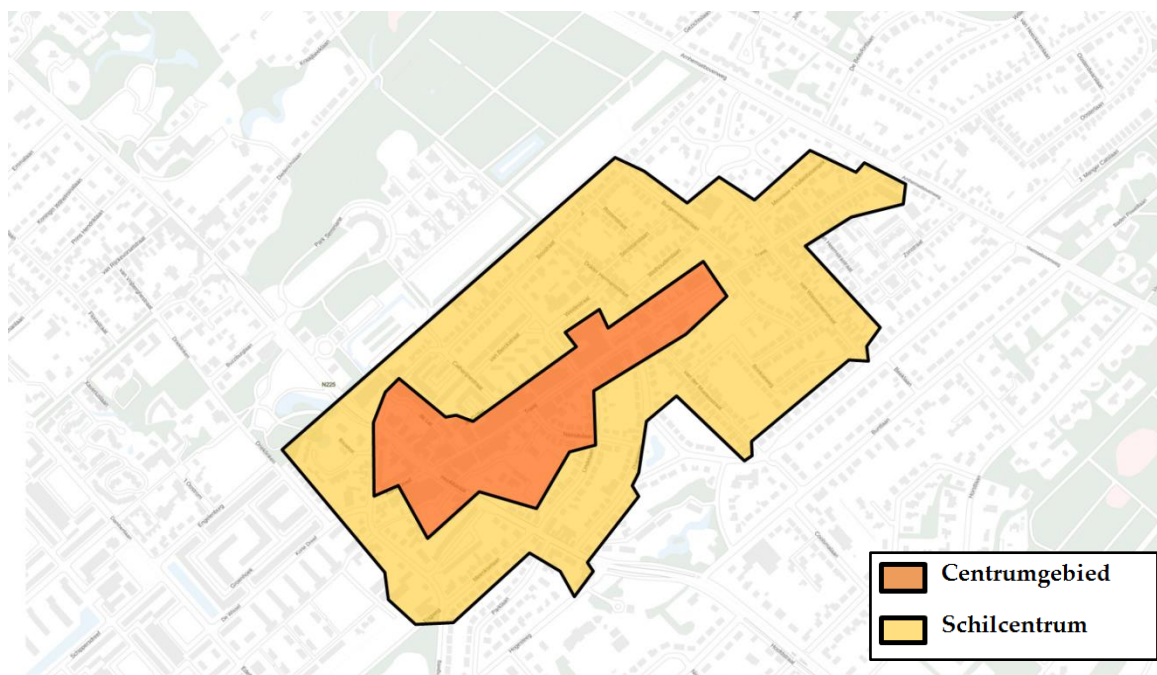
4.1 Fietsparkeerplaats

Een fietsparkeerplaats betreft een voorziening in een fiets- en scooterstalling die aan de kwaliteitseisen voldoet van de Leidraad Fietsparkeren (CROW-publicatie nr. 291, hoofdstuk 6). In appartementsgebouwen worden bij voorkeur de fietsparkeerplaatsen in een gezamenlijke stalling uitgevoerd.

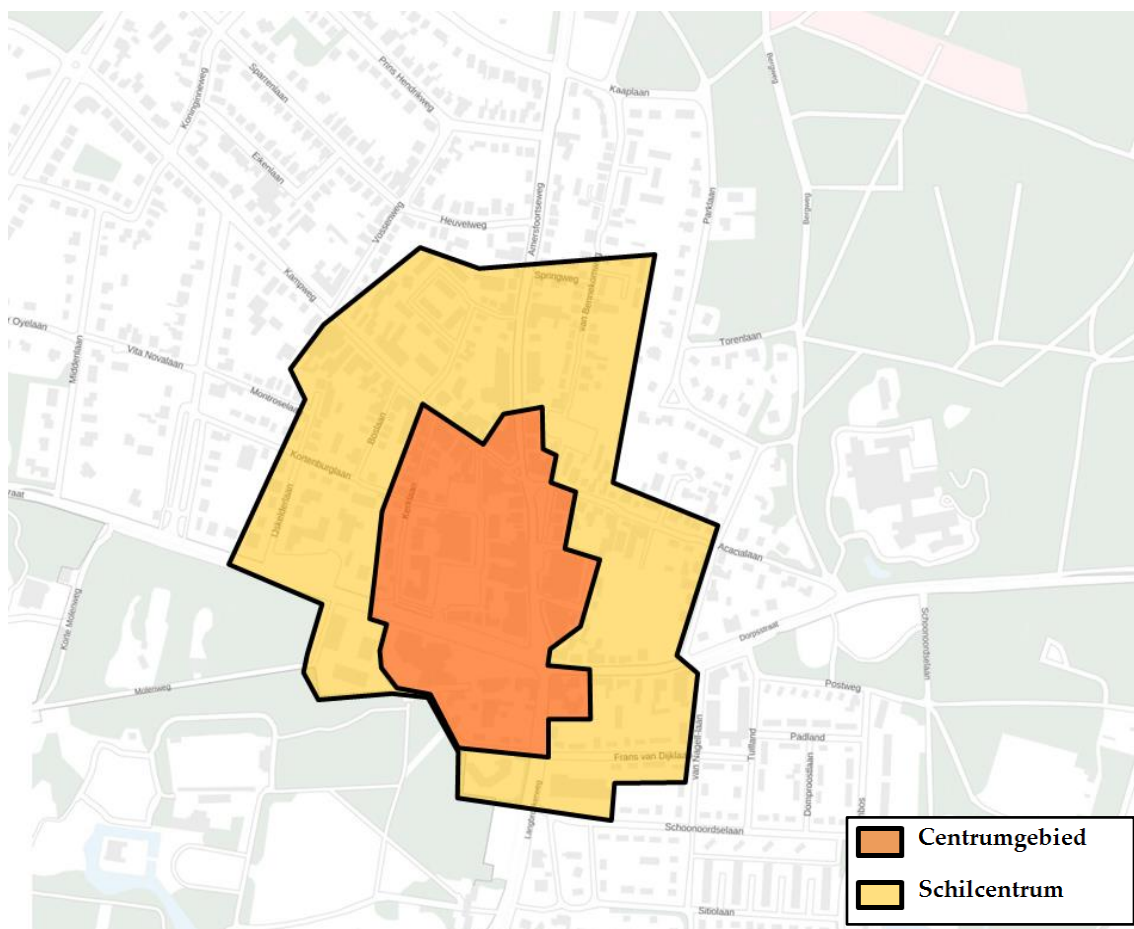
4.2 Fietsparkeernormen

Voor fietsparkeernormen bij woonfuncties zijn de eisen uit het Bouwbesluit van toepassing. Het Bouwbesluit borgt dat iedere woning is voorzien van een berging waarin fietsen gestald kunnen worden. Voor niet-woonfuncties zijn de fietsparkeernormen van toepassing zoals weergegeven in bijlage 3. De parkeernorm is het aantal fietsen dat gestald dient te worden. De fietsparkeernormen zijn landelijk volop in ontwikkeling. Nog niet voor elke voorziening zijn er al kentallen. Daarom zijn sommige velden in bijlage 3 voor de fietsnorm nog leeg. Wanneer een bouwinitiatief ontplooid wordt met een functie waarvoor nog geen fietsparkeernorm in de tabel staat, wordt in overleg tussen initiatiefnemer en gemeente bepaald hoeveel fietsparkeerplaatsen nodig zijn. De initiatiefnemer doet hierbij als eerste een voorstel. Voor het bepalen van de juiste norm voor fietsparkeren is dezelfde gebiedsindeling van toepassing als voor autoparkeren. De normen zijn gespecificeerd voor de verschillende gebieden.

BIJLAGE 1 Indeling stedelijke zones



Driebergen-Rijsenburg



Doorn

BIJLAGE 2 Parkeernormen auto

Parkeernormen gemeente Utrechtse Heuvelrug						
Wonen	Type woning	Eenheid, per:	Centrum	Schil centrum	Rest beb. kom	Buitengebied
Koop	Huis, vrijstaand	Woning	1,25	1,55	1,8	2
Koop	Huis, twee-onder-een-kap	Woning	1,15	1,45	1,7	1,8
Koop	Huis, tussen/hoek	Woning	0,95	1,25	1,6	1,7
Koop	Appartement, >100m2	Woning	1,05	1,35	1,6	1,7
Koop	Appartement, 75-100m2	Woning	0,85	1,05	1,2	1,3
Koop	Appartement, <75m2	Woning	0,75	0,85	1,1	1,2
Huur	Huis, vrije sector	Woning	0,75	1,05	1,2	1,3
Huur	Huis, sociale huur	Woning	0,55	0,65	0,9	1
Huur	Appartement, >100m2	Woning	0,75	1,05	1,2	1,2
Huur	Appartement, 75-100m2	Woning	0,45	0,55	0,8	0,9
Huur	Appartement, <75m2	Woning	0,35	0,45	0,7	0,8
Huur	Appartement, sociale huur >100m2	Woning	0,45	0,55	0,8	0,9
Huur	Appartement, sociale huur 75-100m2	Woning	0,35	0,45	0,7	0,8
Huur	Appartement, sociale huur <75m2	Woning	0,35	0,35	0,6	0,7
Huur	Huur appartement (incl. sociale huur) <30m2 *	Woning	0,45 *	0,55 *	0,6 *	0,7 *
Overig	Kamerverhuur, studenten, niet-zelfstandig *	Kamer	0 *	0,2 *	0,2 *	0,3 *
Overig	Aanleunwoning, serviceflat	Kamer	0,65	0,75	0,9	1
Overig	Kleine eenpersoonswoning (tiny house)	Woning	0,35	0,45	0,5	0,6
Bezoekersnorm (gebiedsafhankelijk), inclusief bij bovenstaande parkeernormen:			0,15	0,15	0,2	0,3

* Exclusief bezoekersnorm, deze wordt bepaald per woning

Werken	Eenheid, per:	Centrum	Schil centrum	Rest beb. kom	Buitengebied
Kantoor zonder baliefunctie	100 m2 bvo	1,6	2,1	2,3	2,3
Commerciële dienstverlening	100 m2 bvo	2,2	2,7	3,3	3,3
Arbeidsintensief / bezoekersextensief	100 m2 bvo	1,3	1,7	2,1	2,1
Arbeidsextensief / bezoekersextensief	100 m2 bvo	0,4	0,6	0,8	0,8
Bedrijfsverzamelgebouw	100 m2 bvo	1,1	1,5	1,7	1,7
Opslagruimte (particulier) per vestiging	Vestiging	nvt	nvt	5	5

Winkelen	Eenheid, per:	Centrum	Schil centrum	Rest beb. kom	Buitengebied
Buurtsupermarkt	100 m2 bvo	1,3	2,2	3,1	nvt
Full-service supermarkt	100 m2 bvo	2,6	3,6	4,6	nvt
Grote supermarkt (XL)	100 m2 bvo	5,6	6,6	7,6	nvt
Groothandel specialist	100 m2 bvo	nvt	5,6	5,6	nvt
Groothandel algemeen	100 m2 bvo	nvt	6,1	6,1	nvt
Hoofdwinkelcentrum 20.000-30.000 inw.	100 m2 bvo	3,1	nvt	nvt	nvt
Buurt- en dorpscentrum	100 m2 bvo	nvt	2,3	3	nvt
Wijkcentrum (klein)	100 m2 bvo	nvt	3	3,9	nvt
Wijkcentrum (gemiddeld)	100 m2 bvo	nvt	3,7	4,5	nvt
Weekmarkt	100 m2 bvo	0,18	0,18	0,18	nvt
Kringloopwinkel	100 m2 bvo	nvt	1	1,7	2
Bruin- en witgoedzaken	100 m2 bvo	3,3	5,4	7,4	8,5
Woonwarenhuis/woonwinkel	100 m2 bvo	1	1,5	1,7	1,7
Woonwarenhuis (zeer groot)	100 m2 bvo	nvt	nvt	4,4	4,4
Meubelboulevard/woonboulevard	100 m2 bvo	nvt	1,9	2,3	nvt
Winkelboulevard	100 m2 bvo	nvt	3,7	4,2	nvt
Outletcentrum	100 m2 bvo	nvt	8,5	9,4	9,4
Bouwmarkt	100 m2 bvo	nvt	1,6	2,2	2,2
Tuincentrum	100 m2 bvo	nvt	2,1	2,6	2,9
Groencentrum	100 m2 bvo	nvt	2,1	2,4	2,6

Sport, cultuur en ontspanning	Eenheid, per:	Centrum	Schil centrum	Rest beb. kom	Buitengebied
Bibliotheek	100 m2 bvo	0,2	0,5	0,9	1,1
Museum	100 m2 bvo	0,5	0,7	1	nvt
Bioscoop	100 m2 bvo	2,2	7	10,2	12,7
Filmtheater/filmhuis	100 m2 bvo	1,6	4,3	6,9	8,9
Theather/schouwburg	100 m2 bvo	5,9	6,5	8,3	10,5
Musicaltheater	100 m2 bvo	2,4	2,9	3,5	4,6
Casino	100 m2 bvo	5,2	5,6	6	7,5
Bowlingcentrum	Bowlingbaan	1,1	1,8	2,3	2,3
Biljart/snookercentrum	Tafel	0,6	0,9	1,1	1,5
Dansstudio	100 m2 bvo	1,1	3,4	5	6,9
Fitnessstudio/sportschool	100 m2 bvo	0,9	2,9	4,3	6
Fitnesscentrum	100 m2 bvo	1,2	4	5,8	6,9
Wellnesscentrum	100 m2 bvo	nvt	nvt	8,8	9,8
Sauna/hammam	100 m2 bvo	2	4,1	6,2	6,8
Sporthal	100 m2 bvo	1,3	1,9	2,6	3,2
Sportzaal	100 m2 bvo	0,9	1,7	2,6	3,3
Tennishal	100 m2 bvo	0,2	0,3	0,4	0,4
Padelhal	100 m2 bvo	0,2	0,3	0,6	0,8
Squashhal	100 m2 bvo	1,5	2,3	2,6	3,1
Zwembad (overdekt)	100 m2 bassin	nvt	9,7	10,5	12,3
Zwembad (openlucht)	100 m2 bassin	nvt	9,1	11,9	14,8
Zwemparadijs (combi)	100 m2 bassin	nvt	nvt	3	3
Sportveld	Hectare netto terrein	13	13	13	13
Kunstijsbaan (kleiner dan 400m)	100 m2 bvo	1	1,3	1,6	1,8
Kunstijsbaan 400m	100 m2 bvo	nvt	2	2,3	2,5
Golfoefencentrum (pitch & put)	Centrum	nvt	nvt	49,1	54,2
Golfbaan (18 holes)	18 holes, 60 hectare	nvt	nvt	86	108,3
Indoorspeeltuin/kinderspeelhal (klein/gem)	100 m2 bvo	0,6	1,4	2,2	2,6
Indoorspeeltuin/kinderspeelhal (groot)	100 m2 bvo	1,2	2,1	3,1	3,6
Kinderboerderij	Gemiddelde boerderij	0,6	1,4	2,2	2,6
Manege	Box	nvt	nvt	nvt	0,3
Volkstuin	10 tuinen	nvt	1,1	1,2	1,3
Dierenpark	Hectare netto terrein	4	4	4	4
Attractie- en pretpark	Hectare netto terrein	nvt	nvt	4	4
Plantentuin (botanische tuin)	Gemiddelde tuin	nvt	5	8	11

Horeca en (verblijfs)recreatie	Eenheid, per:	Centrum	Schil centrum	Rest beb. kom	Buitengebied
Camping	Standplaats	nvt	nvt	nvt	1,1
Bungalowpark	Bungalow	nvt	nvt	1,6	2
1* hotel	10 kamers	0,3	0,7	2,4	4,4
2* hotel	10 kamers	1,2	2,1	4	6
3* hotel	10 kamers	1,7	2,9	4,7	6,3
4* hotel	10 kamers	3	4,8	7	8,5
5* hotel	10 kamers	4,7	7,5	10,2	11,8
Discotheek	100 m2 bvo	5	11,9	18,8	18,8
Cafe/bar/cafetaria	100 m2 bvo	5	5	6	nvt
Restaurant	100 m2 bvo	10	10	10	nvt
Evenementenhal/congresgebouw	100 m2 bvo	4	5	6	nvt

Gezondheidszorg en sociale voorzieningen	Eenheid, per:	Centrum	Schil centrum	Rest beb. kom	Buitengebied
Huisartsenpraktijk	Behandeltkamer	2	2,5	3	3
Apotheek	Apotheek	2,1	2,6	3,1	nvt
Fysiotherapiepraktijk	Behandeltkamer	1,1	1,4	1,7	1,7
Consultatiebureau	Behandeltkamer	1,2	1,5	1,8	1,9
Consultatiebureau voor ouderen	Behandeltkamer	1,2	1,5	1,9	2,1
Tandartsenpraktijk	Behandeltkamer	1,4	1,9	2,3	2,4
Gezondheidscentrum	Behandeltkamer	1,4	1,8	2,2	2,2
Ziekenhuis	100 m2 bvo	1,4	1,6	1,8	1,9
Crematorium	Gelijktijdige plechtigheid	nvt	nvt	25	25
Begraafplaats	Gelijktijdige plechtigheid	nvt	nvt	27	27
Penitentiaire inrichting	10 cellen	1,4	1,9	3	3,4
Religiegebouw	Zitplaats	0,1	0,1	0,1	nvt
Verpleeg- en verzorgingshuis	Wooneenheid	0,5	0,5	0,5	nvt

Onderwijs	Eenheid, per:	Centrum	Schil centrum	Rest beb. kom	Buitengebied
Kinderdagverblijf (crèche)	100 m2 bvo	0,9	1,1	1,3	1,4
Basisschool	Leslokaal	0,5	0,5	0,5	0,5
Middelbare school	100 leerlingen	2,7	3,6	3,9	3,9
ROC	100 leerlingen	3,8	4,4	4,9	4,9
Hogeschool	100 leerlingen	7,4	8,1	8,9	8,9
Universiteit	100 leerlingen	11,4	13,4	14,7	14,8
Avondonderwijs of vrijetijds onderwijs	10 studenten	3,6	4,7	5,9	9,5

BIJLAGE 3 Parkeernormen fiets (bron: CROW)

WONING*	Kencijfer 1	Per	Eenheid 2	Eenheid 3	Opmerking	Kencijfer 2	Per	Validatie (*****)
Rij- en vrijstaande woning	1,0	kamer	25 m2 bvo	0,25 woning	Bij voorkeur plus 1	5,0 – 6,0	woning	●●●○○
Appartement (met fietsenberging)	0,75	kamer	25 m2 bvo		Minimaal 2 plekken	2,0 – 3,0	woning	*****
Appartement (zonder fietsenberging) **	0,25	kamer	25 m2 bvo	0,33 woning	t.b.v. buurtstallingen en fietstrommels.	0,5 – 1,0	woning	●●○○○
Studentenhuis	1,0	kamer						●○○○○

* Bovenstaande tabel betreft alleen fietsparkeervoorzieningen voor bewoners. In de openbare ruimte moet daarnaast rekening gehouden worden met fietsparkeervoorzieningen voor bezoekers (0,5 – 1 per woning).

** Heeft niet de voorkeur

KANTOOR	Locatie	Kencijfer	Bandbreedte (min-max)	Per (=eenheid 1)	Eenheid 2	Eenheid 3	Opmerking	Validatie (*****)
Kantoor (personeel)	Centrum en schil	2,0	1,3 – 3,5	100m2 bvo	5 werk-plekken		Hoe meer gespecialiseerde functies, hoe lager het fietsgebruik. Ook de cultuur van de branche heeft invloed	●●●○○
	Rest bebouwde kom	1,5	0,9 – 2,5					
	Buitengebied	0,9	0,5 – 1,4					
	Op NS-station	1,1	0,7 – 1,8					
Kantoor (bezoekers)		6,0	3,0 – 8,0	balie			Minimaal 6	●●○○○

WINKELN & BOODSCHAPPEN	Locatie	Kencijfer	Bandbreedte (min-max)	Per (eenheid 1)	Eenheid 2	Eenheid 3	Opmerking	Validatie (*****)
Winkelcentrum	Binnen de bebouwde kom	2,5	1,5 – 4,0	100m2 bvo	80 m2 vvo	0,56 winkels		●●○○○
Supermarkt	Binnen de bebouwde kom	2,7	1,6 – 4,3	100m2 bvo	80 m2 vvo	0,5 kassa		●●●○○
Bouwmart	Binnen de bebouwde kom	0,25	0,1 – 0,4	100m2 bvo	90 m2 vvo			●●●○○
Tuincentrum		0,25	0,1 – 0,4	100m2 bvo (totaal)	80 m2 bvo (binnen)	80 m2 vvo (totaal)	Vaak voldoende ruimte voor fietsparkeerplekken en evt. uitbreidingen	●●○○○

HORECA & VERBLIJFSRECREATIE	Locatie	Kencijfer	Bandbreedte (min-max)	Per (eenheid 1)	Eenheid 2	Eenheid 3	Opmerking	Validatie (*****)
Fastfoodrestaurant	Centrum en schil	10,0	8,0 – 35,0	100m2 bvo	15,8 tafels	60 stoelen	Terras meetellen	●●○○○
	Rest bebouwde kom	3,5	3,0 - 10,0					
	Buitengebied	2,5	2,0 – 5,0					
Restaurant (eenvoudig)		7,0	3,0 – 20,0	100m2 bvo	13 tafels	50 stoelen	Bv. pannenkoekenhuis Terras meetellen	●●○○○
Restaurant (luxe)		2,0	1,0 – 4,0	100m2 bvo	6,5 tafels	25 stoelen		●●○○○
Café		7,0	3,0 - 10,0	100 m2 bvo				●○○○○

GEZONDHEIDSZORG & MAATSCHAPPELIJKE VOORZIENINGEN	Locatie	Kencijfer	Bandbreedte (min-max)	Per (eenheid 1)	Eenheid 2	Eenheid 3	Opmerking	Validatie (*****)
Apotheek (bezoekers)		7,0	4,0 – 10,0	locatie			Kleine aantallen	●○○○○
Apotheek (medewerkers)		4,0	2,0 – 7,0	locatie	4 kassa's	12 werkplekken	Kleine aantallen	●○○○○
Begraafplaats/crematorium		5,0	3,0 – 8,0	(deels) gelijktijdige plechtigheid	100 zitplaatsen		Kleine aantallen	●○○○○
Gezondheidscentrum (bezoekers)		1,3	1,0 – 3,0	100 m2	1,33 behandelkamers			●●○○○
Gezondheidscentrum (medewerkers)		0,4	0,3 – 0,7	100 m2				●○○○○
Kerk/moskee		30,0	20,0 – 62,0	100 zitplaatsen			Protestanten fietsen meer dan katholieken. Moslims het minst	●●○○○
Ziekenhuis (bezoekers)		0,4	0,2 – 0,6	100m2 bvo	1,33 bedden		Grote aantallen	●●○○○
Ziekenhuis (medewerkers)		0,6	0,3 – 0,8	100m2 bvo			Grote aantallen	●○○○○

OVERSTAPPEN	Locatie	Kencijfer	Bandbreedte (min-max)	Per (=eenheid 1)	Eenheid 2	Eenheid 3	Opmerking	Validatie (*****)
Busstation	Centrum en schil	42,0	23,0 – 61,0	halterende buslijn				●○○○○
Carpoolplaats	Rand bebouwde kom	0,8	0,5 - 1,3	autoparkeerplaats				●○○○○

SPORT, CULTUUR & ONTSPANNING	Locatie	Kencijfer	Bandbreedte (min-max)	Per (eenheid t)	Eenheid 2	Eenheid 3	Opmerking	Validatie (*****)
Bibliotheek		3,0	2,0 – 5,0	100 m2 bvo	1000 leden			*****
Bloecoop	Centrum	7,8	4,0 – 12,0	100 m2 bvo	0,15 zalen	38 stoelen	Grote aantallen	*****
	Schil centrum	4,3	2,0 – 7,0					
	Rest bebouwde kom	1,4	0,8 – 2,2					
Fitness	Centrum	6,0	3,5 – 8,5	100 m2 bvo	6 apparaten			*****
	Schil centrum	3,7	2,0 – 5,8					
	Rest bebouwde kom	2,0	1,0 – 3,0					
Museum		0,9	0,5 – 1,4	100 m2 bvo				*****
Sporthal*		2,5	1,4 – 3,9	100 m2 bvo	0,21 kleedkamers	0,05 locatie		*****
Sportveld		50	30 – 85	ha netto terrein	1,15 velden			*****
Sportzaal*		4,0	2,2 – 6,2	100 m2 bvo	0,28 kleedkamers	0,05 locatie		*****
Stadion		6,0	5,0 – 14,0	100 zitplaatsen			Grote aantallen	*****
Stedelijke evenement		32,0	18,0 – 50,0	100 bezoekers			Grote aantallen	*****
Theater	Centrum	24,0	13,0 – 38,0	100 zitplaatsen	0,5 zalen	300 m2 bvo	Grote aantallen	*****
	Schil centrum	21,0	11,0 – 33,0					
	Rest bebouwde kom	18,0	10,0 – 28,0					
Zwembad (openlucht)		28,0	15,0 – 43,0	100 m2 bassin			Grote aantallen	*****
Zwembad (overdekt)		20,0	11,0 – 32,0	100 m2 bassin			Grote aantallen	*****

* een sporthal is een locatie waar toernooien en (operevolgende) wedstrijden plaatsvinden, bij een sportzaal is dat niet het geval en gaat het bijvoorbeeld om een gymzaal zonder tribunes.

BASISSCHOOL	School-grootte	Kencijfer	Bandbreedte (min-max)	Per (=eenheid 1)	Eenheid 2	Opmerking	Validatie (*****)
Basisschool (leerlingen)	< 250 leerlingen	4,3	3,0 – 5,0	10 leerlingen	0,4 leslokalen	Bij een groter verzorgingsgebied meer fietsen en ook auto's	●●●○○
	250 tot 500 leerlingen	5,0	3,5 – 5,8				
	> 500 leerlingen	6,2	4,3 – 7,2				
Basisschool (medewerkers)		0,4	0,2 – 0,7	10 leerlingen			●○○○○

MIDDELBARE SCHOOL & ROC	Locatie	Kencijfer	Bandbreedte (min-max)	Per (eenheid 1)	Eenheid 2	Eenheid 3	Opmerking	Validatie (*****)
Middelbare school (leerlingen)		10,0	6,0 – 16,0	100m2 bvo			Grote aantallen	●●●○○
Middelbare school (medewerkers)	Centrum	0,6	0,4 – 1,1	100m2 bvo	1 leslokaal	16,5 leerlingen		●○○○○
	Schil centrum	0,5	0,3 – 0,9					
	Rest bebouwde kom	0,4	0,2 – 0,7					
ROC (leerlingen)		12,0	8,0 – 14,0	100m2 bvo			Op ov-locaties lager	●○○○○
ROC (medewerkers)		0,9	0,6 – 1,0	100m2 bvo				●○○○○