

## Gemeente Heusden - Nota Parkeernormen Heusden 2016

De raad van de gemeente Heusden;  
gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders van 22 maart 2016 ;  
besluit;  
vast te stellen de navolgende Nota Parkeernormen Heusden 2016;  
Deze beleidsregel treedt in werking op de eerste dag na de bekendmaking ;  
Aldus besloten in de openbare vergadering van de raad, gehouden 17 mei 2016.  
De griffier,  
Mw. drs. E.J.M. de Graaf

### 1. Inleiding

#### 1.1 Aanleiding

De Woningwet is op 29 november 2014 gewijzigd. Hierdoor komen de stedenbouwkundige bepalingen (waaronder de belangrijke 'parkeernormenbepaling') uit de bouwverordening uiterlijk 1 juli 2018 van rechtswege te vervallen. Die moeten dan zijn opgenomen in bestemmingsplannen of beheersverordeningen. Tussen 29 november 2014 en 1 juli 2018 kunnen er dus 2 toetsingskaders van toepassing zijn.

Het nieuwe recht treedt al eerder in werking wanneer voor 1 juli 2018 een (nieuw) bestemmingsplan wordt vastgesteld. Stedenbouwkundige bepalingen uit de bouwverordening zijn niet meer van toepassing wanneer ontwerpbestemmingsplannen die in procedure zijn of worden gebracht (definitief) worden vastgesteld door de gemeenteraad. Dit houdt dan ook in dat op korte termijn in nieuw vast te stellen bestemmingsplannen regelingen moeten worden opgenomen over de onderwerpen die tot voor kort werden overgelaten aan de bouwverordening.

Bij de totstandkoming van deze 'Nota Parkeernormen Heusden 2016' zijn de parkeerkencijfers van het CROW als vertrekpunt gebruikt (CROW publicatie 317, oktober 2012).

Verder bevat deze nota een overgangsregeling voor initiatieven die al lopen op het moment van inwerkingtreding daarvan.

#### 1.2 Doel

In de 'Nota Parkeernormen Heusden 2016' worden de landelijke richtlijnen vertaald naar de situatie in de gemeente Heusden. Het uitgangspunt hierbij is dat voor een nieuwe ontwikkeling het aantal parkeerplaatsen wordt vastgesteld dat op eigen terrein moet worden gerealiseerd.

#### 1.3 Status

De 'Nota Parkeernormen Heusden 2016' heeft de status van een beleidsregel in de zin van artikel 4:81 Algemene wet bestuursrecht. Dit heeft tot gevolg dat overeenkomstig deze beleidsregel wordt gehandeld, tenzij dat voor een of meer belanghebbenden gevolgen zou hebben die wegens bijzondere omstandigheden onevenredig zouden zijn in verhouding tot de met deze beleidsregel te dienen doelen (inherent afwijkingsbevoegdheid, artikel 4:84 Algemene wet bestuursrecht).

De 'Nota Parkeernormen Heusden 2016' wordt gebruikt bij het verlenen van omgevingsvergunningen. Ook dienen de uitgangspunten in deze nota als onderlegger voor de herziening van een bestaand dan wel de vaststelling van een nieuw bestemmingsplan, waarmee planologische ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt. In een bestemmingsplan kan een link worden gelegd met deze nota of kunnen de relevante parkeernormen uit de nota worden overgenomen. Parkeereisen voor fiets en auto worden opgenomen in de regels van een nieuw/herzien bestemmingsplan.

#### 1.4 Leeswijzer

Eerst zal in hoofdstuk 2 de doorvertaling van de CROW-kencijfers voor het autoparkeren naar de parkeernorm voor Heusden worden gemaakt. Hoofdstuk 3 behandelt de mogelijkheden tot afwijken van de parkeernorm. Hoofdstuk 4 gaat over de normen voor het fietsparkeren. Ten slotte bevat hoofdstuk 5 de definities.

### 2. Parkeernormen auto

De landelijke CROW-richtlijnen geven een minimum en een maximum parkeerkencijfer aan dat gehanteerd kan worden als basis voor de vaststelling van een specifieke parkeernorm. Dit hoofdstuk geeft de analyse weer over welke parkeernorm binnen de range tussen minimum en maximum parkeerkencijfer in Heusden zal worden aangehouden.

#### 2.1 Uitgangspunten

Hoofddoel van het opstellen en hanteren van parkeernormen is het voorkomen van een te hoge parkeerdruk in de openbare ruimte door nieuwe ontwikkelingen. Voordat wordt ingegaan op de parkeernormen is het belangrijk enkele uitgangspunten vast te stellen.

**Parkeernormen niet van toepassing op de bestaande omgeving** Op de parkeervraagstukken (zoals bijvoorbeeld bestaande parkeerdruk) in een bestaande (woon)omgeving zijn de normen uit deze nota niet van toepassing. De reden hiervoor is dat bestaande (woon)omgevingen zijn ontwikkeld en gerealiseerd op basis van oudere normen. Oplossingen voor deze parkeervraagstukken is maatwerk en in veel gevallen alleen te realiseren met een integrale aanpak, bijvoorbeeld door bij een reconstructie te kijken of extra parkeerplaatsen kunnen worden gerealiseerd.

**Parkeernormen wel van toepassing op nieuwe ontwikkelingen**

Als uitgangspunt geldt dat nieuwe ontwikkelingen meer parkeerdruk zullen genereren. De normen in deze nota zijn dan ook van toepassing op nieuwe ontwikkelingen:

- nieuwbouw;
- splitsing van een woning in meerdere woningen c.q. wooneenheden;
- gehele en gedeeltelijke verbouwing van een pand met een bestemmingswijziging of
  - afwijking waarbij het nieuwe gebruik/de nieuwe functie een meer verkeersaantrekkend karakter heeft;
- vergroting van een pand, waarbij de vergroting zal leiden tot een verhoogde vraag naar parkeer capaciteit;
- etcetera.

### **Bestemmingsplan**

In een bestemmingsplan worden de gebruiks- en de bouwmogelijkheden vastgelegd voor een gebied. Bij het opstellen van een dergelijk plan moet worden geborgd dat er voldoende ruimte beschikbaar is om de benodigde parkeeroplossingen te faciliteren. Daarbij maakt de gemeente Heusden onderscheid in nieuwe ontwikkelingsplannen en zogenaamde conserveringsplannen.

In nieuwe ontwikkelingsplannen kan de gemeente invloed uitoefenen op het gebruik van de ruimte. Bij deze plannen toetst de gemeente of er voldoende ruimte in het ontwikkelingsgebied is om de toekomstige parkeervraag van de functies in het plan op te vangen. Daarbij worden met de ontwikkelaar afspraken gemaakt hoe deze parkeervraag wordt opgevangen.

In de conserveringsplannen legt de gemeente de bestaande situatie vast. Het opnieuw toetsen van het parkeren is dan niet aan de orde. Aanvragen van een omgevingsvergunning binnen conserveringsplannen worden in een later stadium wel getoetst aan deze nota.

### **Wijziging van gebruik en uitbreiding van een bestaande functie**

Aantal te realiseren parkeerplaatsen = parkeerbehoefte op basis van nieuwe functie minus parkeerbehoefte van oude functie.

Let wel: het gaat hier om de parkeerbehoefte die is berekend op basis van de geldende parkeernormen, ook voor wat betreft de parkeerbehoefte van het oude gebruik.

Bij uitbreiding van bebouwing en/of bij wijziging van gebruik is het dus niet vereist het eventueel bestaande tekort aan parkeerplaatsen te compenseren bij de aanleg van de nieuwe benodigde parkeervoorzieningen. Om de parkeerbehoefte te bepalen wordt er gesaldeerd.

### **Afronding naar boven van het aantal parkeerplaatsen**

Het benodigde aantal parkeerplaatsen wordt berekend op 1 decimaal achter de komma, net zoals de norm wordt uitgedrukt in 1 decimaal achter de komma. Het totaal aantal parkeerplaatsen wordt, in tegenstelling tot de gebruikelijke afrondingsregels, naar boven afgerond. Een norm van 4,1 wordt dus afgerond naar 5 parkeerplaatsen. Zou de gebruikelijke afrondingsregel toegepast worden dan kan naar verloop van tijd een tekort aan parkeerplaatsen ontstaan.

**Gecombineerde functies** Het komt regelmatig voor dat een pand meerdere functies heeft. Mocht in het bestemmingsplan een ruime functieomschrijving worden toegepast, dan wordt uitgegaan van de functie met de hoogste parkeernorm bij het bepalen van de benodigde parkeerruimte. Als in de praktijk blijkt dat voor het gebruik van het pand de hoogste parkeernorm voorsnog niet noodzakelijk is, kan worden besloten om nog niet over te gaan tot het daadwerkelijk realiseren van de parkeerplaatsen volgens die norm, maar de hiervoor benodigde ruimte te reserveren voor parkeergelegenheid. Op deze manier is bij wijziging van gebruik van het pand, nog altijd voldoende ruimte beschikbaar om de benodigde parkeergelegenheid te realiseren.

### **Koppelen parkeervoorziening**

Er zijn situaties waarin een rechtstreekse koppeling tussen woningen en parkeerplaatsen ontbreekt tenzij deze expliciet wordt vastgelegd. Hierbij is bijvoorbeeld te denken aan een appartementencomplex met een parkeergarage. Om te voorkomen dat dergelijke woningen worden gekocht of gehuurd zonder een bijbehorende parkeerplaats, is het belangrijk een koppeling te regelen tussen de koop- of huurovereenkomst en de voor de functie bedoelde parkeerplaatsen.

## 2.2 Gebiedsindeling

De theoretische parkeernormen bestaan uit een uitgebreide reeks van parkeerkencijfers met een minimum en maximum parkeernorm. Deze zijn omschreven in publicatie 137 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' (CROW, oktober 2012), waarin onderscheid wordt gemaakt in:

- stedelijkheidsgraad: uiteenlopend van 'zeer sterk stedelijk' tot 'niet stedelijk';
- stedelijke zone: 'centrum', 'schil/overloopgebied', 'rest bebouwde kom', 'buitengebied';
- type voorziening: wonen, werken, winkelen/boodschappen, sport/cultuur/ontspanning, horeca/(verblijfs-)recreatie, gezondheidszorg/(sociale) voorzieningen en onderwijs.

### Stedelijkheidsgraad

Door het CBS worden, aan de hand van de omgevingsdichtheid (het aantal adressen per vierkante kilometer), 5 stedelijkheidsgraden onderscheiden. De gemeente Heusden valt in de klasse 'weinig stedelijk'.

### Stedelijke zone

Voor het bepalen van de parkeernorm is ook de ligging van de locatie van belang. Het CROW maakt voor de parkeernormen onderscheid in 'centrum', 'schil/overloopgebied', 'rest bebouwde kom' en 'buitengebied'. Vanwege de relatief beperkte omvang van de kernen, het geringe aanbod van andere vervoerswijzen zoals kwalitatief goed openbaar vervoer en het ontbreken van een regionale functie is er in de gemeente Heusden geen sprake van een 'centrum' zoals bedoeld in de CROW-publicatie. Voor de parkeernormen in het centrum van onze dorpen is dan ook gekozen voor een hogere parkeernorm vergelijkbaar met de CROW-parkeernorm voor schil/overloopgebied centrum. Onder buitengebied wordt verstaan het gebied dat buiten de verkeerskundige bebouwde kom ligt. In Heusden wordt dan ook het volgende onderscheid gemaakt; centrum (CROW-normering schil/overloopgebied), rest bebouwde kom en buitengebied. Zie bijlage 1.

## 2.3 Hoogte parkeernorm

Het Planbureau heeft een analyse uitgevoerd naar de relatie tussen autobezit, aantal huishoudens, ruimtelijke- en huishoudenskenmerken en de parkeersituatie en parkeerdruk. Het betreft een landelijk onderzoek, met voor deze parkeernota als belangrijkste conclusies:

- het autobezit per huishouden is de afgelopen 2 decennia met 25 procent toegenomen, maar de ontwikkeling van het aantal parkeerplaatsen is hierbij achtergebleven;
- het aantal auto's in Nederland zal tot 2030 naar verwachting verder toenemen met 9 tot 50%. Na 2020 zal de groei minder sterk stijgen;
- de aanwezigheid van openbaar vervoer en een lage parkeernorm halen mensen niet uit hun auto;

**Autobezit** Een belangrijk gegeven om de parkeersituatie te kunnen beoordelen, is het autobezit. Een hoog autobezit leidt immers tot een hoge parkeerdruk. Het autobezit in Heusden, de omringende gemeenten en geheel Nederland is hieronder weergegeven.

Gebied	Autobezit per 1000 inwoners
Nederland	420
Heusden	495
Aalburg	493
Waalwijk	485
Vught	445
's-Hertogenbosch	421

*Bron: CBS 2014*

Uit bovenstaande tabel blijkt dat het autobezit per 1.000 inwoners in de gemeente Heusden hoger is dan het landelijk gemiddelde en dan dat in de ons omringende gemeenten.

In deze nota wordt dan ook niet uitgegaan van de minimum parkeerkencijfers uit het CROW. Er is gekozen voor een parkeernorm die ligt tussen het minimum en het gemiddelde (van de bandbreedte van de CROW-kencijfers). Deze parkeernorm is in bijlage 2 per voorziening en gebiedsindeling terug te vinden, inclusief de rekenregels en mogelijkheid van dubbelgebruik. De weergegeven parkeernorm is inclusief bezoekersparkeren. Onder bezoekersparkeren wordt verstaan parkeergelegenheid die openbaar toegankelijk is.

## 3. Afwijking van de parkeernormen

Het uitgangspunt is dat de parkeervraag voor een nieuwe ontwikkeling op eigen terrein wordt opgelost. Als uit de ingediende parkeerbalans blijkt dat het aantal parkeerplaatsen niet op eigen terrein kan worden gerealiseerd, is het mogelijk hiervan op 2 manieren af te wijken:

- parkeren opvangen door benutting bestaande parkeerruimte (zie hierna 3.1);
- aanleg parkeerplaatsen in de openbare ruimte (zie hierna 3.2).

Daarnaast geldt de eis van voldoende ruimte voor het laden en lossen van goederen op eigen terrein. Als de bestemming van een gebouw aanleiding geeft tot een te verwachten behoefte aan ruimte voor het laden en lossen van goederen, moet in deze behoefte in voldoende mate op eigen terrein kunnen worden voorzien.

Bij openbare gelegenheden, openbare gebouwen en seniorencomplexen wordt per 50 parkeerplaatsen een gehandicaptenparkeerplaats aangelegd.

### **3.1 Parkeren opvangen door benutting bestaande parkeerruimte**

Wanneer in de omgeving van een nieuwe ontwikkeling nog parkeergelegenheid beschikbaar is, kan wellicht een deel van de parkeerdruk voor de ontwikkeling op de omgeving worden afgewenteld. Om die mogelijkheid aan te tonen is een parkeerbalans nodig.

De parkeerbalans moet voor een ruim gebied rond de ontwikkeling worden bepaald. Hierbij moet rekening worden gehouden met aanwezigheidspercentages en acceptabele loopafstanden zoals die door het CROW worden gehanteerd.

De bezettingsgraad in de omgeving mag, inclusief de nieuwe ontwikkeling, niet hoger worden dan 80%. De parkeerbalans moet worden uitgevoerd door een onafhankelijk adviesbureau, waarbij de kosten voor rekening van de initiatiefnemer zijn. Voert de gemeente dit onderzoek uit, dan zullen de kosten worden doorberekend aan de initiatiefnemer.

### **3.2 Aanleg parkeerplaatsen in de openbare ruimte**

Wanneer de mogelijkheid niet aanwezig is om de parkeerdruk op te vangen met de bestaande parkeerplaatsen, kan worden onderzocht of er mogelijkheden zijn om parkeerplaatsen in de openbare ruimte aan te leggen. Bij het bepalen van een eventuele locatie moet rekening gehouden worden met:

- de door het CROW aangehouden acceptabele loopafstanden (bijlage 3);
- het feit dat de aanleg van parkeerplaatsen niet ten koste mag gaan van de kwaliteit van de omgeving.

De kosten voor het realiseren van deze openbare parkeerplaatsen komen geheel ten laste van de initiatiefnemer.

### **3.3 Overgangsregeling**

De in deze nota opgenomen parkeernormen zijn niet van toepassing in de volgende gevallen:

- initiatieven waarvoor het college van burgemeester en wethouders voor de datum van inwerkingtreding van deze nota heeft ingestemd met een parkeernorm die is vastgelegd in een door het college geaccordeerd document zoals een stedenbouwkundig plan c.q. programma van eisen/nota van uitgangspunten en/of in een intentie- of exploitatieovereenkomst. In deze gevallen gelden de parkeernormen zoals vastgelegd in dit geaccordeerde document;
- initiatieven die passen binnen een voorontwerpbestemmingsplan waarvan het college van burgemeester en wethouders voor de datum van inwerkingtreding van deze nota heeft ingestemd met ter inzage legging. In deze gevallen gelden de parkeernormen zoals opgenomen in dit voorontwerpbestemmingsplan;
- als een aanvraag om omgevingsvergunning, afwijking, ontheffing of toestemming anderszins, is ingediend voor de datum van inwerkingtreding van deze nota en daarop op die datum nog niet is beschikt. In deze gevallen gelden de voor de datum van inwerkingtreding van deze nota geldende parkeernormen;
- initiatieven die een half jaar voor het vaststellen van deze nota zijn gestart en waarbij een indicatie van de parkeernormen is afgegeven.

## **4. Parkeernormen fiets**

In CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' staan fietsparkeerkencijfers. De fietsparkeerkencijfers bestaan uit een kencijfer dat is gebaseerd op een gemeente met een gemiddeld fietsgebruik en een minimum en maximum kencijfer. Het minimum geldt voor een gemeente met een zeer laag fietsgebruik en het maximum voor een gemeente met een zeer hoog fietsgebruik.

Uit een onderzoek van het Fietsberaad (2010) blijkt dat 20% van het totaal aantal verplaatsingen in Heusden per fiets plaatsvindt. Dit is een lage score.

In deze nota is gekozen voor een norm die ligt tussen het minimum en het gemiddelde (van de breedte van de CROW kencijfers). Bijlage 4 bevat de tabellen met de normen. De normen gelden voor solitaire functies en zijn dus niet geschikt voor gebieden met grote menging van functies, zoals winkelgebieden. Bij winkelgebieden moet de fietsparkeerbehoefte voor het hele gebied bepaald worden en niet apart per functie. De tabellen voor fietsparkeren voldoen in dit geval dan ook niet, maar kunnen wel als richtlijn gebruikt worden.

Bijlage 1: Kaarten zone centrum

### **Centrum Drunen**

### **Centrum Heusden**

### **Centrum Vlijmen**

Bijlage 2: Parkeernormen auto

#### Wonen

	Centrum	waarvan open- baar toegankelijk	Rest bebouwde kom en Buitenge- bied	waarvan open- baar toegankelijk	Eenheid per
Koop/huur, vrijstaand	1,9	0,9	2,3	0,3	woning
Koop/huur, 2 onder 1 kap, kavel > 300m <sup>2</sup>	1,9	0,9	2,3	0,3	woning
Koop/huur, 2 onder 1 kap, kavel < 300m <sup>2</sup>	1,8	0,8	2	1	woning
Koop/huur, tussen/hoek	1,6	0,6	1,8	1,8	woning
Koop/huur, etage duur	1,8	0,8	2,0	1	woning
Koop/huur, etage midden	1,6	0,6	1,8	0,8	woning
Koop/huur, etage goedkoop	1,4	0,4	1,6	0,6	woning
Serviceflat/aanleunwoning	1,1	0,3	1,3	0,3	woning
Kamerverhuur, niet zelfstandig	0,6	0,2	0,7	0,2	kamer

#### Opmerking

Voor grondgebonden koop- en huurwoningen hanteert het CROW alleen een indeling in bebouwingstypologie. Voor niet-grondgebonden koop- en huurwoningen hanteert het CROW een indeling in prijsklassen. De typologie die het CROW aanhoudt (duur, midden en goedkoop) is te vaag en moet worden geconcretiseerd. Hiervoor zijn de bedragen aangehouden uit de Woonvisie Heusden 2014-2020.

	Koop (WOZ-waarde)	Huur
Duur	>€ 275.000	>€ 900 per maand
Midden	€ 185.000 - € 275.000	Tussen huurtoeslaggrens en € 900 per maand
Goedkoop	< € 185.000	Onder huursubsidietoeslag

#### Parkeren eigen terrein

In de praktijk wordt niet alle beschikbare parkeergelegenheid op eigen terrein als zodanig benut. Daarom worden de volgende berekeningsaantallen aangehouden voor de mate waarin parkeren op eigen terrein wordt meegeteld aan de aanbodzijde. Deze zijn een afgeleide van de waarden zoals opgenomen in CROW-publicatie 317. Enkele wijzigingen ten opzichte van publicatie 137:

- een garage zonder oprit wordt niet als parkeergelegenheid meegerekend. De ervaring is dat in deze gevallen de garage meer gebruikt wordt als bergruimte dan als garage;
- zowel bij een dubbele oprit zonder garage, bij een garage met een lange oprit als bij een dubbele oprit met garage wijken de getallen enigszins af. De genoemde aantallen in deze nota sluiten beter aan op de praktijk. Verder zijn de afmetingen aangescherpt zodat de parkeerplaatsen een zodanige afmeting krijgen dat deze ook daadwerkelijk gebruikt kunnen worden als parkeerplaats.

Rekenwaarden	Theoretisch aantal	Berekeningsaantal	Opmerking
Enkele oprit zonder garage	1	1	Oprit min. 5,5 m diep
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,5	Oprit min. 10,5m diep
Dubbele oprit zonder garage	2	2	Oprit min. 5 m breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0	-
Garagebox (niet bij woning)	1	0,5	-
Garage met enkele oprit	2	1	Oprit min. 5,5 m diep
Garage met lange oprit	3	1,5	Oprit min. 10,5 m diep
Garage met dubbele oprit	3	2	Oprit min. 5 m breed

#### Winkelen

	Centrum	Rest bebouwde kom en buitengebied	Eenheid per
Discountsupermarkt	5,1	7	100m <sup>2</sup> bvo
Fullservice supermarkt (laag en middellaag prijsniveau)	4,8	5,7	100m <sup>2</sup> bvo
Fullservice supermarkt (middellaag en hoog prijsniveau)	4,1	5,1	100m <sup>2</sup> bvo
Grote supermarkt (>2500 m <sup>2</sup> wvo, < 4000m <sup>2</sup> wvo)	7,1	8,1	100m <sup>2</sup> bvo
Groothandel in levensmiddelen	nvt	6,6	100m <sup>2</sup> bvo
Buurt- en dorpscentrum	nvt	3,5	100m <sup>2</sup> bvo
Binnenstad of hoofdwinkelcentrum 20.000-30.000 inwoners	3,6	nvt	100m <sup>2</sup> bvo
Weekmarkt	0,2	0,2	M1 kraam
Kringloopwinkel	nvt	1,9	100m <sup>2</sup> bvo
Bruin- en witgoedzaken	5,7	7,7	100m <sup>2</sup> bvo
Woonwarenhuis/woonwinkel	1,7	1,9	100m <sup>2</sup> bvo
Meubelboulevard/woonboulevard	nvt	2,7	100m <sup>2</sup> bvo
Outletcentrum	nvt	9,9	100m <sup>2</sup> bvo

Bouwmarkt	nvt	2,5	100m2 bvo
Tuincentrum (> 1000m2 wvo)	nvt	2,7	100m2 bvo
Groencentrum (< 2000 m2 wvo)	nvt	2,6	100m2 bvo

#### Opmerking

Weekmarkt: 1 kraam = 16 m2.

Tuincentrum en Groencentrum: oppervlakte inclusief buitenruimte.

#### Werken

	Centrum	Rest bebouwde kom en buitengebied	Eenheid per
Kantoor zonder baliefunctie	2,3	2,5	100m2 bvo
Kantoor met baliefunctie	2,9	3,5	100 m2 bvo
Bedrijf arbeidsintensief/ bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	1,9	2,3	100 m2 bvo
Bedrijf arbeidsextensief/ bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)	0,8	1,0	100 m2 bvo
Bedrijfsverzamelgebouw	1,7	1,9	100 m2 bvo

#### Opmerking

Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief: exclusief vrachtwagenparkeren.

Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief: exclusief vrachtwagenparkeren.

Bedrijfsverzamelgebouw: gelijkwaardige mix van kantoren (zonder baliefunctie), arbeidsextensieve en arbeidsintensieve bedrijven.

#### Onderwijs

	Centrum	Rest bebouwde kom en buitengebied	Eenheid per
Hogeschool	9,1	9,9	100 studenten
ROC	4,9	5,4	100 leerlingen
Middelbare school	4,1	4,4	100 leerlingen
Avondonderwijs	5,2	6,3	10 studenten
Basisonderwijs	0,7	0,7	leslokaal
Kinderdagverblijf (creche/peuterspeelzaal/ bso)	1,2	1,4	100 m2 bvo

#### Opmerking

Kinderdagverblijf: exclusief Kiss & Ride en halen en brengen.

Basisonderwijs: exclusief Kiss & Ride en halen en brengen.

Middelbare school en ROC: bezoekers worden aangemerkt als leerlingen.

Hogeschool en avondonderwijs: bezoekers worden aangemerkt als studenten.

Rekentool halen en brengen

Groepen 1 t/m 3: aantal leerlingen x % leerlingen met auto x 0,5 x 0,75 +

Groepen 4 t/m 8: aantal leerlingen x % leerlingen met auto x 0,25 x 0,85 +

kinderdagverblijf: aantal leerlingen x % leerlingen met auto x 0,25 x 0,75 =

**totaal aantal parkeerplaatsen voor halen en brengen .**

Het percentage leerlingen (kinderen) dat wordt gebracht en gehaald ligt op maximaal 60%. Dit is onder andere afhankelijk van: stedelijkheidsgraad (gebied om de locatie), stedelijke zone (waar de school ligt), gemiddelde afstand naar school.

Gemiddeld ligt het percentage op:

- groepen 1 t/m 3: 36%;
- groepen 4 t/m 8: 13,5 %;
- kinderdagverblijf: 50%.

Bij gescheiden aanvangs- en eindtijd van groepen 1t/m 3 en 4 t/m 8 mag het aantal parkeerplaatsen met maximaal 40% worden gereduceerd.

#### Sport, cultuur en ontspanning

	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Eenheid per
Bibliotheek	0,7	1,1	1,3	100 m2 bvo
Museum	0,8	1,1	1,1	100 m2 bvo
Bioscoop	7,5	10,7	13,2	100 m2 bvo
Cultureel centrum, buurthuis, wijkcentrum	3,0	3,0	3,0	100 m2 bvo
Theater/schouwburg	7,2	9,0	11,2	100 m2 bvo
Casino	5,8	6,2	7,7	100 m2 bvo
Bowlingcentrum	2,0	2,5	2,5	Bowlingbaan
Biljart/snookercentrum	1,1	1,3	1,7	Tafel
Dansstudio	3,6	5,2	7,1	100 m2 bvo



Fitnessstudio/sportschool	3,1	4,5	6,2	100 m2 bvo
Fitnesscentrum	4,2	6,0	7,1	100 m2 bvo
Wellnesscentrum	Nvt	9,0	10,0	100 m2 bvo
Sauna	4,3	6,5	7,0	100 m2 bvo
Sporthal	2,1	2,8	3,4	100 m2 bvo
Sportzaal	1,9	2,8	3,5	100 m2 bvo
Tennishal	0,4	0,5	0,5	100 m2 bvo
Squashhal	2,4	2,7	3,2	100 m2 bvo
Zwembad overdekt	Nvt	11,0	12,8	100 m2 bassin
Zwembad open lucht	Nvt	12,4	15,3	100 m2 bassin
Sportveld	16,5	16,5	16,5	Hectare netto terrein
Jachthaven	0,6	0,6	0,6	ligplaats
Kunstijsbaan	Nvt	2,4	2,6	100m2 bvo
Golfoefencentrum	Nvt	50,1	55,2	Centrum
Golfbaan 18 holes	Nvt	91,0	113,3	18 holes
Indoorspeeltuin (gemiddeld en klein)	2,5	3,4	3,8	100m2 bvo
Indoorspeeltuin (groot)	3,3	4,3	4,8	100 m2 bvo
Indoorspeeltuin (zeer groot)	3,2	5,6	6,1	100m2 bvo
Manege	Nvt	0,4	0,4	Box
Dierenpark	6,0	6,0	6,0	Hectare netto terrein
Attractie en pretpark	6,0	6,0	6,0	Hectare netto terrein
Volkstuin	nvt	1,3	1,4	10 tuinen

#### Horeca en (verblijfs-)recreatie

	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Eenheid per
Camping	nvt	1,2	1,2	standplaats
Bungalowpark	nvt	1,7	2,1	bungalow
1* hotel	0,8	2,5	4,5	10 kamers
2* hotel	2,3	4,2	6,2	10 kamers
3* hotel	3,1	4,9	6,5	10 kamers
4* hotel	5,0	7,2	8,7	10 kamers
5* hotel	7,9	10,6	12,2	10 kamers
Cafe/bar/cafetaria	5,5	6,5	6,5	100m2 bvo
Restaurant	10,5	14,5	14,5	100 m2 bvo
Discotheek	12,9	19,9	19,8	100 m2 bvo
Evenementenhal	5,7	7,2	7,2	100 m2 bvo

#### Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen

	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Eenheid per
Huisartsenpraktijk	2,7	3,2	3,2	behandelkamer
Apotheek	2,8	3,3	3,3	apothek
Fysiotherapie	1,6	1,9	1,9	behandelkamer
Consultatiebureau	1,7	2,0	2,1	Behandelkamer
Consultatiebureau voor ouderen	1,6	2,0	2,2	behandelkamer
Tandartsenpraktijk	2,1	2,5	2,6	behandelkamer
Gezondheidscentrum	2,0	2,4	2,4	behandelkamer
Religiegebouw	0,2	0,2	0,2	zitplaats
Begraafplaats	nvt	29,1	29,1	(deels) gelijktijdige plechtigheid
Crematorium	Nvt	27,6	27,6	(deels) gelijktijdige plechtigheid
Ziekenhuis	1,7	1,9	2,0	100 m2 bvo
Verpleeg- en verzorgingstehuis	0,6	0,6	0,6	wooneenheid

#### Opmerking

Verpleeg- en verzorgingstehuis: parkeercijfers zijn inclusief parkeren voor personeel.

Ziekenhuis: de weergegeven getallen gelden voor een gemiddeld ziekenhuis. Een gedetailleerde parkeerberekening is mogelijk door gebruik te maken van de volgende parkeercijfers:

- bezoekers van klinische patiënten: 0,5 pp per bed bij beperkt aantal bezoeken per dag, 0,25 pp per bed bij gespreide bezoektijden;
- dagverplegings- respectievelijk deeltijdbehandelingspatiënten: 0,5 pp per bed respectievelijk plaats;

- medewerkers: 0,25 pp per formatieplaats (voor elke ambulante behandelaar 1 pp).

### Dubbelgebruik

Niet alle parkeerders zijn op alle momenten en dagen van de week aanwezig. Het CROW heeft hiervoor aanwezigheidspercentages bepaald (zie onderstaande tabel). Met deze percentages kan worden bepaald in hoeverre sprake is van dubbelgebruik. Bij realisatie van meerdere verschillende functies die gezamenlijk van dezelfde parkeervoorzieningen gebruik maken, kan dan met een lager aantal parkeerplaatsen worden volstaan. Van dubbelgebruik is alleen sprake als de parkeerplaatsen toegankelijk zijn voor de beoogde functies. Ter verduidelijking: een oprit bij een woning wordt niet meegeteld bij de bepaling van het dubbelgebruik.

Bij het rekenen met dubbelgebruik moeten de vindbaarheid van de locatie en de maximaal acceptabele loopafstanden voor de verschillende doelgroepen in acht te worden genomen. Hieronder worden de aanwezigheidspercentages voor de verschillende periodes van de dag/week weergegeven. De percentages worden toegepast wanneer minimaal 2 functies gebruik kunnen maken van dezelfde parkeervoorziening.

functie	Werkdag				Koop Avond	zaterdag		zondag
	ochtend	middag	avond	Nacht		middag	avond	middag
Woning bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Woning bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%
Kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	0%	5%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	0%	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	100%	0%	0%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	100%	0%	0%
Supermarkt	30%	60%	40%	0%	80%	100%	40%	0%
Sport binnen	50%	50%	100%	0%	100%	100%	100%	75%
Sport buiten	25%	25%	50%	0%	50%	100%	25%	100%
Cultureel	5%	25%	90%	0%	90%	40%	100%	75%
Sociaal medisch	100%	75%	75%	0%	10%	10%	10%	10%
Dagonderwijs	100%	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	0%	0%	100%	0%	0%	0%

### Loopafstanden

Een oplossing voor parkeren moet duurzaam zijn. Dat betekent onder meer dat de parkeervoorzieningen zich op een acceptabele loopafstand van de functie moeten bevinden. De loopafstand wordt gemeten vanaf de eerste deur van een complex. Bij een woning is dat de voordeur, bij een kantorenpand de hoofdingang etc. Het betreft hier geen hemelsbrede afstanden. De afstanden moeten op de situatie op straat worden geprojecteerd, rekening houdend met barrières zoals sloten en snelwegen. Bij etagewoningen zal kritisch moeten worden gekeken naar de situering van de parkeerplaatsen ten opzichte van de ingang van een complex. Als deze niet gunstig liggen, kan het voorkomen dat bewoners gebruik maken van parkeercapaciteit in de openbare ruimte, terwijl parkeergelegenheid op eigen terrein (al dan niet openbaar toegankelijk) onbenut blijft.

Parkeerder/functie	Max. acceptabele loopafstand
Wonen	100 m
Werknemers	200 m
Bezoekers winkels	200 m
Bezoekers supermarkten	200 m
Bezoekers vrijetijdsvoorzieningen	200 m
Bezoekers zorginstellingen	200 m
Bezoekers onderwijsinstellingen	200 m

### Bijlage 3: Parkeernormen fiets

Kantoor	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Eenheid per
	Kantoor (personeel)	1,5	1,5	
Kantoor met balie (bezoekers)	5,0	5,0	5,0	balie

### Opmerking

Kantoor (personeel): hoe meer gespecialiseerde functies, hoe lager het fietsgebruik. Ook de cultuur van de branche heeft invloed.

Kantoor met balie (bezoekers): minimaal 10 parkeerplaatsen.

Scholen



		Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Eenheid per
Basisschool (leerlingen)	<250 leerlingen	4,3	4,3	4,3	10 leerlingen
	250-500 leerlingen	5,0	5,0	5,0	
	>500 leerlingen	6,2	6,2	6,2	
Basisschool (medewerkers)		0,4	0,4	0,4	10 leerlingen
Middelbare school (leerlingen)		14,0	14,0	14,0	100 m2 bvo
Middelbare school (medewerkers)		0,6	0,4	0,4	100 m2 bvo
ROC (leerlingen)		12,0	12,0	12,0	100 m2 bvo
ROC (medewerkers)		0,9	0,9	0,9	100 m2 bvo

### Opmerking

Basisschool (leerlingen): bij een groter verzorgingsgebied meer fietsen.  
ROC (leerlingen): op OV-locaties lager.

#### Winkelen en boodschappen

		Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Eenheid per
Winkelcentrum	Binnen de bebouwde kom	2,7	2,7	nvt	100 m2 bvo
Supermarkt	Binnen de bebouwde kom	2,9	2,9	Nvt	100 m2 bvo
Bouwmarkt	Binnen de bebouwde kom	0,25	0,25	Nvt	100 m2 bvo
Tuincentrum	Binnen de bebouwde kom	0,4	0,4	Nvt	100 m2 bvo
Tuincentrum	Buiten de bebouwde kom	nvt	Nvt	0,1	100 m2 bvo

#### Horeca en verblijfsrecreatie

		Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Eenheid per
Fastfoodrestaurant		29	10	5	Locatie
Restaurant (eenvoudig)		18	18	15	100 m2 bvo
Restaurant (luxe)		5,0	5,0	5,0	100 m2 bvo

### Opmerking

Restaurant (eenvoudig): bijv. pannenkoekenhuis. Terras meetellen.

#### Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen

		Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Eenheid per
Apotheek (bezoekers)		7	7	7	Locatie
Apotheek (medewerkers)		4	4	4	Locatie
Begraafplaats/crematorium		5	5	5	Gelijkzijdige plechtigheid
Gezondheidscentrum (bezoekers)		1,3	1,3	1,3	100 m2 bvo
Gezondheidscentrum (medewerkers)		0,4	0,4	0,4	100 m2 bvo
Kerk/moskee		40	40	40	100 zitplaatsen
Ziekenhuis (bezoekers)		0,5	0,5	0,5	100 m2 bvo
Ziekenhuis (medewerkers)		0,4	0,2	Nvt	100 m2 bvo

#### Sport, cultuur en ontspanning

		Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Eenheid per
Bibliotheek		3	3	3	100 m2 bvo
Bioscoop		4,3	1,4	Nvt	100 m2 bvo
Fitness		3,7	2,0	Nvt	100 m2 bvo
Museum		0,9	0,9	0,9	100 m2 bvo
Sporthal		2,5	2,5	2,5	100 m2 bvo
Sportveld		61	61	61	ha netto terrein
Sportzaal		4,0	4,0	4,0	100 m2 bvo
Stadion		9	9	9	100 zitplaatsen
Stedelijk evenement		32	32	32	100 bezoekers
Theater		21	18	Nvt	100 zitplaatsen
Zwembad (openlucht)		28	28	28	100 m2 bassin
Zwembad (overdekt)		20	20	20	100 m2 bassin

Openbaar Vervoer		Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Eenheid per
Bushaltes	Bestaande situatie	Uitgangspunt is het aantal fietsen op een werkdag om 11:00 uur			Halte
	Nieuwe situatie	Uitgangspunt is 3			Halte
Carpoolplaats	Rand bebouwde kom	nvt	0,8	0,8	autoparkeerplaats

#### Bijlage 4: Definities

**Bebouwde kom:** als bedoeld in artikel 20a van de Wegenverkeerswet 1994.

**Bestemmingsplan:** bestemmingsplan, provinciaal inpassingsplan of inpassingsplan van het Rijk als bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening dat van toepassing is op de plaats waar de activiteit wordt of zal worden verricht en de krachtens dat plan gestelde nadere eisen.

**Bouwverordening:** verordening als bedoeld in artikel 8 van de Woningwet. In de bouwverordening kunnen o.a. voorschriften van stedenbouwkundige aard opgenomen worden, waaronder eisen voor voldoende parkeergelegenheid.

**Bruto Vloer Oppervlak ( bvo ):** de oppervlakte van een ruimte of een groep van ruimten, gemeten op vloerniveau langs de buitenomtrek van de opgaande scheidingsconstructies, die de desbetreffende ruimte of groep van ruimte omhullen. Dit is de som van alle verdiepingen. Dit is conform NEN2580.

**CBS:** het Centraal Bureau van de Statistiek. Het CBS heeft tot taak het publiceren van betrouwbare en samenhangende statistische informatie, die inspeelt op de behoefte van de samenleving.

**CROW:** het kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte.

**Parkeereis:** dit cijfer geeft aan hoeveel parkeerplaatsen de gemeente eist bij een ruimtelijke ontwikkeling. Norm geeft aan wat de behoefte is van de specifieke functie.

**Parkeerkencijfer:** de parkeerkencijfers zijn niet ontwikkeld als norm, maar als hulpmiddel. Ontwerpers kunnen daarmee de orde van grootte bepalen voor het aantal aan te leggen parkeerplaatsen bij een bepaalde voorziening.

**Oprit:** een deel van een kavel van een woning dat gebruikt wordt of bestemd is voor het parkeren of stallen van een voertuig of het bereiken van een garage.

**Omgevingsvergunning:** omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1 of 2.2. van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).

**Stedelijkheidsgraad:** een maatstaf voor de concentratie van menselijke activiteiten gebaseerd op de gemiddelde (omgevings)adressendichtheid.

**Winkelvloeroppervlak (m<sup>2</sup> wvo):** gedeelte van het bruto vloeroppervlak (m<sup>2</sup> bvo) van een winkel waar de goederen ter verkoop zijn uitgesteld en waar de consument mag komen of die de consument direct kan zien.