

## Besluit van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Koggenland houdende regels omtrent Nota parkeernormen gemeente Koggenland 2018

### 1 Nota Parkeernormen Koggenland 2018

#### 1.1 Aanleiding

Vanwege de leefbaarheid en verkeersveiligheid is het belangrijk om voldoende parkeerruimte te realiseren. Om parkeerproblemen in de omgeving te voorkomen, wordt bij de aanvraag van een omgevingsvergunning voor een bouwplan, het bouwplan onder andere getoetst aan een uniforme en objectieve parkeernorm. Op basis van de in deze nota opgenomen normen kan de indiener een objectieve berekening maken van het aantal benodigde parkeerplaatsen bij een bepaalde functie.

#### 1.2 Doelstelling

Het doel van deze nota is om de toepassing van de objectieve parkeernormen inzichtelijker te maken, zodat het voor inwoners, bedrijven en ontwikkelaars duidelijk is welke normen gehanteerd worden bij een aanvraag omgevingsvergunning. Deze normen zijn gebaseerd op de parkeerkcijfers van CROW, toegepast op de situatie van Koggenland.

De relevante parkeernormen zijn gebundeld in een document dat van toepassing is op de hele gemeente en deze nota kan in de toekomst eenvoudig geactualiseerd worden. In een bestemmingsplan volstaat dat er in de regels wordt opgenomen dat er voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden ten behoeve van de nieuwe functie. Voor de concrete invulling hiervan wordt verwezen naar de *Nota Parkeernormen gemeente Koggenland* (deze nota).

#### 1.3 Juridische grondslag parkeertoets

Sinds een wetwijziging die per 29 november 2014 in werking trad (kortgezegd de Reparatiewet; BZK 2014 Stb. 2014, 458) mogen stedenbouwkundige voorschriften, waaronder regels over de benodigde parkeerruimte, niet meer in de bouwverordening zijn opgenomen. Voor bestaande bestemmingsplannen waarin het parkeren niet is geregeld, is artikel 2.5.30 van de bouwverordening nog tot 1 juli 2018 van toepassing. Voor bestemmingsplannen die na 29 november 2014 worden vastgesteld vervalt artikel 2.5.30 bouwverordening direct en moet de parkeerregeling in het bestemmingsplan worden opgenomen.

De bestemmingsplannen moeten op 1 juli 2018 aangepast zijn in die zin dat de parkeernormen integraal onderdeel uitmaken van het ruimtelijke toetsingskader. Vanuit efficiency is gekozen om niet alle bestemmingsplannen opnieuw vast te stellen, maar één paraplu-bestemmingsplan te maken voor het hele grondgebied van Koggenland. Het paraplu-bestemmingsplan geldt als toetsingskader voor de parkeernormen.

Medio 2021 zal naar verwachting de Omgevingswet in werking treden, de parkeernormen worden dan een onderdeel van het omgevingsplan.

#### 1.4 Parkeertoets

Een parkeertoets wordt uitgevoerd ten behoeve van het verlenen van een omgevingsvergunning voor een bouwplan bij nieuwbouw; verbouw van een bestaand object, een functieverandering of ruimtelijke ontwikkeling. Daarnaast kunnen deze parkeernormen een rol spelen bij het beoordelen van parkeerhinder en afhandeling van klachten over parkeerexcessen.

##### *Achtergrond parkeernormen*

Iedere ruimtelijke functie (wonen, werken, winkelen) trekt een bepaalde hoeveelheid verkeer aan en genereert daarmee ook een bepaalde parkeerbehoefte. Een parkeernorm is een getal dat aangeeft hoeveel parkeerplaatsen voor een dergelijke functie nodig zijn per eenheid.

De parkeernormen in deze nota bieden houvast bij het bepalen van de benodigde parkeerruimte (de parkeereis) bij woningen, kantoren, winkels, etc. Het aantal aan te leggen parkeerplaatsen is afhankelijk van de grootte van de voorziening en de parkeernorm die daarbij hoort.

De basis voor de toets voor de parkeereis wordt gevonden door de CROW-richtlijnen, zoals zij die heeft neergelegd in publicatie 317 *Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie*. Deze kencijfers zijn door middel van onderzoek tot stand gekomen en geven een goede indicatie van de parkeerbehoefte bij verschillende functies. Het CROW geeft de kencijfers (met een marge) voor gebieden met verschillende stedelijkheidsgraden en ligging ten opzichte van centrumgebieden.

De normen in deze nota vervangen de parkeernormen uit het Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan Koggenland, vastgesteld in september 2013.

## 1.5 Afwijking van de norm

Van deze Nota Parkeernormen kan bij uitzondering afgeweken worden. Daarvoor is een besluit van het college van Burgemeester en Wethouders noodzakelijk. Daarbij kunnen diverse overwegingen een rol spelen, zoals ruimtelijke en financiële haalbaarheid van een bouwplan of een andere (verkeer aantrekende) ontwikkeling, de kwaliteit van de openbare ruimte of een aantoonbaar afwijkende parkeerbehoefte.

## 2 Gebiedsindeling gemeente Koggenland

### 2.1 Gebiedsindeling CROW

De vraag naar parkeerplaatsen en de omvang van de verkeersgeneratie wordt bepaald door de locatie van de functie en het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen. De parkeernormering is gekoppeld aan de stedelijkheid van een gemeente. Het CROW gaat in haar richtlijnen uit van twee gebiedsindelingen, namelijk naar stedelijkheidsgraad en naar stedelijkheidszone (de locatie).

#### *Stedelijkheidsgraad*

De parkeernormering is in sterke mate gekoppeld aan de stedelijkheid van de gemeente. De stedelijkheid wordt uitgedrukt in de *stedelijkheidsgraad*: het aantal adressen per km<sup>2</sup>. Er zijn vijf stedelijkheidsgraden onderscheiden.

#### Stedelijkheidsgraad

klasse	Adressen per km <sup>2</sup>
Zeer sterk stedelijk	> 2500
Sterk stedelijk	1500 – 2500
Matig stedelijk	1000 – 1500
Weinig stedelijk	500 – 1000
Niet stedelijk	< 500

Bron: CBS

De omgevingsadressendichtheid in Koggenland was op 1 januari 2015 408 adressen per km<sup>2</sup>. Daarmee valt de stedelijkheidsgraad in Koggenland in de laagste klasse **'niet stedelijk'**.

#### *Stedelijkheidszone*

Er wordt landelijk onderscheid gemaakt tussen vier stedelijkheidszones: Centrum, schil/overloopgebied, rest bebouwde kom en buitengebied. Gezien ligging en bereikbaarheid per openbaar vervoer hanteert de gemeente Koggenland alleen **'rest bebouwde kom'** en **'buitengebied'**. Onder buitengebied verstaan we alle gebieden buiten de bebouwde kom.

### 2.2 Autobezit

Ook het autobezit binnen een gemeente is een graadmeter bij de bepaling van de parkeernormen in woongebieden. In een gemeente met een laag autobezit kan met een lagere parkeernorm per woning worden volstaan dan in gemeentes met een hoog autobezit.

Autobezit (2017)	Koggenland	Landelijk
Autobezit per 1000 inw	514	490
Autobezit per woning	1,25	1,07
Aantal personenauto's	11.585	8.373.244
Aantal bedrijfsvoertuigen	5.394	2.252.134
Aantal elektrische voertuigen (BEV, PHEV, E-REV, 2016)	67	169.202

(bron CBS, www.allecijfers.nl)

### 3 Parkeernormen auto

#### 3.1 Parkeernormen algemeen

De parkeernormen die voor de gemeente Koggenland leidend zijn voor ontwikkelingen zijn opgenomen in **bijlage 1**. De CROW parkeerkencijfers geven een bandbreedte aan. Als uitgangspunt nemen wij het midden van de bandbreedte van de CROW-kencijfers.

#### 3.2 parkeernormen wonen

Voor woningen hanteert de gemeente Koggenland een vraagvolgend beleid. Dit houdt in dat er voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden waarmee aan de reguliere vraag van bewoners en hun bezoekers kan worden voldaan. Ook in de toekomst. De parkeerdruk is in woonwijken het hoogst gedurende de avond en nacht, wanneer de meeste mensen thuis zijn. De parkeernormen voor wonen zijn dan ook vooral gebaseerd op het autobezit van de bewoners. Uit onderzoek blijkt dat het autobezit per huishouden afhankelijk is van zaken als de oppervlakte van de woning, de locatie en het soort woning. De parkeernormen voor woningen zijn dan ook ingedeeld naar grootte van de woning. De parkeernormen zijn inclusief de parkeerruimte voor bezoekers, deze parkeerruimte wordt in de openbaar toegankelijke ruimte gerealiseerd.

De gemeente Koggenland hanteert de volgende onderverdeling:

- eenpersoonswoningen serviceflats/aanleunwoningen (tot ca. 80m<sup>2</sup>)
- eengezinswoning (vanaf ca. 80 m<sup>2</sup>)
- verpleeg-, verzorgingshuis
- kamerverhuur
- huisvesting tijdelijke werknemers

Er wordt geen nadere indeling gemaakt tussen koop- en huurwoningen.

#### 3.3 Commerciële ruimten in woongebieden

Met regelmaat wordt in woongebieden de woonfunctie gecombineerd met een werkfunctie. Hierbij kan gedacht worden aan een aan huis verbonden beroep of aan bedrijvigheid aan huis.

(bv. kapper, schoonheidssalon, accountant). Een belangrijk kenmerk van deze ruimten is dat ze kleinschalig zijn en dat het moet passen binnen het woonmilieu. De norm voor kleinschalige commerciële ruimte aan huis is vastgesteld op 1,0 parkeerplaats per behandelkamer c.q. arbeidsplaats. Dit komt bovenop de parkeernorm van de bijbehorende woning.

#### 3.4 Detailhandel

Er kan mogelijk onduidelijkheid ontstaan over de functie. Er zijn diverse winkels waar de verkoop van een grote diversiteit aan materialen naast elkaar wordt verkocht. Als voorbeeld een winkel waarnaast bouwmaterialen ook tuinmaterialen of inrichtingsmaterialen en accessoires worden verkocht. In dergelijke gevallen wordt voor het totaal de zogenaamde 'hoofdfunctie' aangeboden. Dit is de functie die past bij het merendeel van het oppervlak.

#### 3.5 Scholen / kinderdagverblijven

Bij scholen en kinderdagverblijven is gedurende de dag een aantal langdurige parkeerders aanwezig, het personeel. De haal- en brengmomenten brengen een kortdurende piek met zich mee. Het CROW heeft een rekenmethode ontwikkeld om het noodzakelijke aantal parkeerplaatsen bij scholen en kinderdagverblijven te berekenen. De rekenmethode daarvoor staat in **bijlage 2**.

#### 3.6 Bedrijventerreinen

Speciale aandacht verdient de parkeersituatie op bedrijventerreinen. Zowel bij uitbreidingen als functieveranderingen dient voorkomen te worden dat parkeren zich (voor een groot deel) verplaatst naar de openbare weg. Voor functieveranderingen is meestal een omgevingsvergunning nodig. Het is dus van groot belang dat aanvragen omgevingsvergunning vergezeld zijn van een goede parkeerbalans.

Voor bedrijventerreinen is het aantal benodigde parkeerplaatsen afhankelijk van een eventuele baliefunctie (komen er veel bezoekers?) en de arbeidsintensiviteit. Vooral in de logistieke sector (transport en opslag) volstaat een lagere pareernorm, zie **bijlage 1**.

#### **4 Aan te leggen parkeerplaatsen**

Op basis van de parkeernormen wordt berekend hoeveel parkeerplaatsen er minimaal benodigd zijn. Deze normen geven een beeld van de verschillende functies, onafhankelijk van hun onderlinge samenhang.

##### **4.1 Gehandicaptenparkeerplaatsen**

Mensen met een handicap kunnen in aanmerking komen voor een gehandicaptenparkeerkaart. Met deze kaart hebben zij bijzondere rechten voor het gebruik van parkeervoorzieningen. De belangrijkste regel is dat houders van een gehandicaptenparkeerkaart gebruik moeten maken van een algemene gehandicaptenparkeerplaats.

De gemeente Koggenland realiseert algemene gehandicaptenparkeerplaatsen in de directe nabijheid van openbare instellingen/voorzieningen, zorgvoorzieningen, artspraktijken, recreatievoorzieningen, winkelcentra, station, woon- en zorgcomplexen voor bepaalde doelgroepen (senioren, gehandicapten).

Het CROW geeft als richtlijn dan 2% van het totaal aantal parkeerplaatsen ingericht dient te zijn voor gehandicapten. Bij openbare instellingen / voorzieningen, zoals een bibliotheek of gemeentehuis dient minimaal 5% van de parkeerplaatsen een algemene gehandicaptenparkeerplaats te zijn. Dit betreft een richtlijn die afhankelijk van de situatie afwijkend kan worden toegepast.

Wanneer gehandicapten bij hun woning niet beschikken over een eigen parkeerplaats, kunnen zij een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken aanvragen, wanneer zij aan de voorwaarden voldoen. Ten aanzien van gehandicaptenparkeren heeft de gemeente Koggenland beleidsregels vastgesteld.

##### **4.2 Dubbelgebruik**

Indien een ontwikkeling meerdere verschillende functies kent, is het in theorie mogelijk om parkeerplaatsen voor meerdere functies in te zetten. Dit geldt uiteraard niet voor parkeerplaatsen die vast toebehoren aan een bepaalde gebruiker (bv. privé oprit bij een woning). Wanneer er in de directe nabijheid meerdere functies zijn, dan kan een 'dubbelgebruik'-toets uitgevoerd worden om de parkeereis te bepalen. De parkeereis wordt bepaald door het piekmoment.

Het CROW heeft richtlijnen uitgegeven waarin de verwachte aanwezigheidspercentages voor de verschillende functies zijn benoemd. Deze zijn opgenomen in **bijlage 3**.

##### **4.3 Openbaar/niet openbaar**

Parkeerplaatsen horen voor alle gebruikers toegankelijk te zijn. Voor bewoners en personeel kan gekozen worden voor niet-openbare parkeerplaatsen, maar voor bezoekers kan dat voor een onduidelijkheid zorgen. Parkeerplaatsen voor bezoekers dienen daarom openbaar toegankelijk te zijn. Daaronder wordt verstaan dat een automobilist de betreffende parkeergelegenheid via de openbare weg kan bereiken zonder dat een barrière genomen moet worden (als een dichte poort of een slagboom met pasjessysteem). Ten behoeve van woningen wordt het gedeelte van de bezoekersnorm altijd in het openbaar gebied gerealiseerd.

In de praktijk blijkt de openbaarheid van bezoekers bij appartementencomplexen lastig. Er wordt een private parkeervoorziening gerealiseerd voor bewoners. Op het eigen terrein moeten dan nog openbaar toegankelijke bezoekersparkeerplaatsen gerealiseerd worden. Het realiseren van een grotere parkeervoorziening, waar alle volgens de norm noodzakelijk parkeerplaatsen in worden gerealiseerd, wordt niet geaccepteerd als een openbare parkeerplaats voor bezoekers. In de praktijk blijkt het namelijk niet realistisch om alle bezoekers te allen tijde de mogelijkheid te geven gebruik te maken van de parkeerplaatsen in de private parkeervoorziening.

##### **4.4 Parkeren bij woningen op eigen terrein**

Bij de realisatie van woningbouwlocaties geldt dat het parkeren op het eigen erf de voorkeur heeft. Uiteraard maken deze parkeerplaatsen onderdeel uit van de parkeernorm. Niet alle theoretische par-

keerruimte op eigen terrein telt mee. In **bijlage 4** staat vermeld voor hoeveel parkeerplaatsen de combinatie van garages en opritten op eigen terrein meetelt voor de parkeernorm.

#### 4.5 Parkeren bij de overige functies op eigen terrein

Harde randvoorwaarde is dat het parkeren op eigen terrein opgelost wordt, zodat de parkeerbehoefte zelfstandig opgelost wordt. In theorie kan dit betekenen dat de parkeerbehoefte opgelost wordt op een buurkavel. Hierbij is essentieel dat aangetoond kan worden dat het om een 'toekomst vaste' overeenkomst c.q. constructie gaat. Dit maakt samenwerking van diverse eigenaren op een gezamenlijk parkeerterrein mogelijk, mist de loopafstanden tot de functies beperkt zijn. Deze afstanden zijn afhankelijk van de functies.

#### 4.6 Parkeren bij reconstructie van een gebied

De berekening voor de parkeereis gaat uit van de huidige parkeersituatie. Een initiatiefnemer wordt niet benadeeld door een al in het verleden ontstaan tekort. Indien er op een locatie aangebouwd wordt of functie wordt toegevoegd, zal er slechts voor de extra oppervlakte of toevoeging aan functie voorzien moeten worden in de parkeernorm. Uiteraard moeten opgeheven parkeerplaatsen wel gecompenseerd worden.

Ook bij locaties waar de functie gesloopt wordt en een nieuwe functie gerealiseerd wordt, kan de oude parkeersituatie betrokken worden. Uitgangspunt is en blijft dat de nieuwe parkeerdruk op het eigen terrein opgelost wordt. Uiteraard dienen ook de parkeerplaatsen die in de oude situatie op eigen terrein lagen, op het eigen terrein te blijven.

#### 4.7 Maatvoering parkeerplaats

Een parkeerplaats wordt in de parkeerbalans pas meegerekend als deze qua maatvoering voldoet aan de voorkeursmaatvoering van het CROW, zoals deze zijn opgenomen in het *ASVV, Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom*. De meest recente versie is van 2012.

Daarnaast telt niet alle theoretische parkeerruimte op eigen terrein mee. In **bijlage 4** staat vermeld voor hoeveel parkeerplaatsen de combinatie van garages en opritten op eigen terrein meetelt voor de parkeernorm.

#### 4.8 Loopafstanden

De parkeervoorziening wordt gerealiseerd op een aanvaardbare loopafstand. Die afstand is afhankelijk van de situatie en het doel. De door het CROW als acceptabel aangegeven loopafstanden staan in onderstaande tabel.

hoofd functie	Loopafstand
Wonen	100 meter
Winkelen	200 – 600 meter
Werken	200 – 800 meter
Ontspanning	100 meter
Gezondheidszorg	100 meter
onderwijs	100 meter

Deze cijfers zijn niet aangepast op specifieke lokale situaties. Zo is in een sterker verstedelijkt gebied een veel grotere loopafstand acceptabel dan in een niet-stedelijk gebied. Uit de praktijk blijkt dat een loopafstand van maximaal 100 meter acceptabel is.

#### 4.9 Elektrische auto's

De elektrische auto is in opkomst. Het elektrisch rijden wordt vanuit de overheid gestimuleerd. Om het elektrisch rijden te laten toenemen zijn oplaadplaatsen nodig. Deze oplaadplaatsen nemen (openbare) parkeerruimte in beslag. Op een parkeerplaats van een oplaadplaats mag een niet-elektrische auto niet parkeren. Aanvragen voor oplaadpalen in het openbare gebied worden vooralsnog individueel behandeld.

De gemeente Koggenland verleent in principe medewerking aan de plaatsing van oplaadpunten, wanneer er binnen 300 meter van de aanvrager geen oplaadpunt beschikbaar is. Nadere normen kunnen in de toekomst worden vastgesteld.

#### 4.10 Laden en lossen

Ten behoeve van laden en lossen zijn specifieke artikelen opgenomen in het bestemmingsplan.

#### 4.11 Parkeereis

Onder de parkeereis wordt verstaan het aantal parkeerplaatsen dat voor een nieuwe functie daadwerkelijk moet worden aangelegd. Door het stroomschema uit **bijlage 5** te volgen, kan de parkeereis worden bepaald. Wanneer er in de openbare ruimte extra parkeerplaatsen moeten worden aangelegd, worden deze door de gemeente aangelegd en worden de werkelijke aanlegkosten in rekening gebracht.

### 5 Parkeernormen Fiets

Naast parkeernormen voor auto's worden ook parkeernormen voor fietsen opgenomen. In het bouwbesluit 2012 is opgenomen dat er bij woningen een al dan niet zelfstandige afsluitbare fietsparkeervoorziening aanwezig moet zijn. Voor woningen is hier dan ook geen parkeernorm opgenomen.

De parkeernormen voor andere functies zijn opgenomen in **bijlage 6**.

De parkeernormen zijn gebaseerd op CROW-kencijfers en dienen te worden gezien als minimum. Het aanleggen van meer fietsparkeerplaatsen is altijd toegestaan.

## Bijlage 1 Parkeernormen auto

De parkeernormen zijn gebaseerd op het gemiddelde van de bandbreedte in de CROW-normen.

wonen	norm	waarvan bezoek	eenheid
Eenpersoonswoning/serviceflat/aanleunwoning (tot ca. 80 m <sup>2</sup> )	1,2 1,8	0,3 0,3	woning
Eengezinswoning (vanaf ca. 80 m <sup>2</sup> )	0,6	60%	woning wooneenheid
Verpleeg-, verzorgingshuis	0,6	0,2	kamer
Kamerverhuur	0,4	0,1	bed
Huisvesting tijdelijke werknemers			

werken	norm	eenheid
Kantoor (zonder baliefunctie)	2,6	100 m <sup>2</sup> bvo
Commerciële dienstverlening	3,6	
Bedrijf arbeidsintensief (bezoekersextensief) <sup>1</sup>	2,4	
Bedrijf arbeidsextensief (bezoekersextensief) <sup>2</sup>	1,1	
Bedrijfsverzamelgebouw	2,0	

Winkelen en boodschappen	Norm	eenheid
Buurtsupermarkt	4,3	100 m <sup>2</sup> bvo
Full service supermarkt (laag/midden segment)	6,5	
Grote supermarkt	8,8	
Buurt- en dorpscentrum	4,1	
Wijkcentrum	5,0	

Sport, cultuur en ontspanning	Norm	eenheid
Bibliotheek	1,2	100 m <sup>2</sup> bvo
Fitnessstudio/sportschool	4,8	100 m <sup>2</sup> bvo
Sporthal	2,9	100 m <sup>2</sup> bvo
Tennishal	0,5	100 m <sup>2</sup> bvo
Overdekt zwembad	11,5	100 m <sup>2</sup> bvo
Sportveld	20,0	Per 100 m <sup>2</sup> bassin Per hectare netto terrein

Horeca en overnachting	Norm	eenheid
Café/bar/cafetaria	7,0	100 m <sup>2</sup> bvo
Restaurant	15,0	100 m <sup>2</sup> bvo
Camping	1,2	100 m <sup>2</sup> bvo
Bed & Breakfast	0,6	Standplaats
Hotel	0,7	kamer
Groepsaccommodatie	0,3	kamer bed

Gezondheidszorg	norm	eenheid
Huisartsenpraktijk	3,3	100 m <sup>2</sup> bvo
Apotheek	3,4	apothek
Fysiotherapiepraktijk	2,0	100 m <sup>2</sup> bvo

Onderwijs	norm	eenheid
-----------	------	---------

1 ) Industrie, laboratorium, werkplaats

2 ) Loods, opslag, transportbedrijf

---

kinderdagverblijf	1,4	100 m <sup>2</sup> bvo
basisschool	1,0	Lokaal
middelbare school	4,9	100 m <sup>2</sup> bvo



## Bijlage 2 Halen en brengen onderwijs

De totale parkeerbehoefte voor halen en brengen wordt is de som van<sup>3</sup> :

- Groep 1 t/m 3: Aantal leerlingen x % leerlingen met auto x 0,5 x 0,75
- Groep 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

Daarnaast is een reductiefactor ingebouwd m.b.t. het aantal kinderen in één auto:

- groep 1 t/m 3 0,75
- groepen 4 t/m 8 0,85
- kinderdagverblijf 0,75.

Het percentage leerlingen dat met de auto wordt gebracht en gehaald varieert onder meer naar stedelijkheidsgraad, stedelijke zone, (streek)functie van de school en de gemiddelde afstand naar school. Dit wordt percentage wordt in overleg met de school vastgesteld, waarbij de school gevraagd wordt om e.e.a. overtuigend aan te tonen.

Gemiddeld ligt het percentage op:

- groepen 1 t/m 3: 30 – 60%
- groepen 4 t/m 8: 5 – 40%
- kinderdagverblijf: 50 – 80%

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

---

3 ) In deze formule is een reductiefactor m.b.t. de parkeerduur ingebouwd. Groepen 1 t/m 3 parkeren gemiddeld 10 minuten in een periode van 20 minuten = 0,5, groepen 4 t/m 8 gemiddeld 2,5 minuten in een periode van 10 minuten = 0,25, kinderdagverblijf gemiddeld 15 minuten in de periode van 60 minuten = 0,25

**Bijlage 3 Aanwezigheidspercentages**

<b>Functietype</b>	<b>Werkdag dag/avond/nacht</b>	<b>koopavond</b>	<b>Zaterdag middag/avond</b>	<b>Zondag mid- dag</b>
Woning bewoners	50/90/100	80	60/80	70
Woning bezoekers	20/80/0	70	60/100	70
Detailhandel	60/10/0	75	100/0	0
Supermarkt	60/40/0	80	100/40	0
Grootschalige detailhandel	60/70/0	80	100/0	0
Kantoor, bedrijven	100/5/0	5	0/0	0
Bioscoop, theater	25/90/0	90	40/100	40
Commerciële dienstverlening	100/5/0	75	0/0	0
Sportfuncties binnen	50/100/0	100	100/100	75
Sportfuncties buiten	25/50/0	50	100/25	100
Dagonderwijs	100/0/0	0	0/0	0
avondonderwijs	0/100/0	100	0/0	0

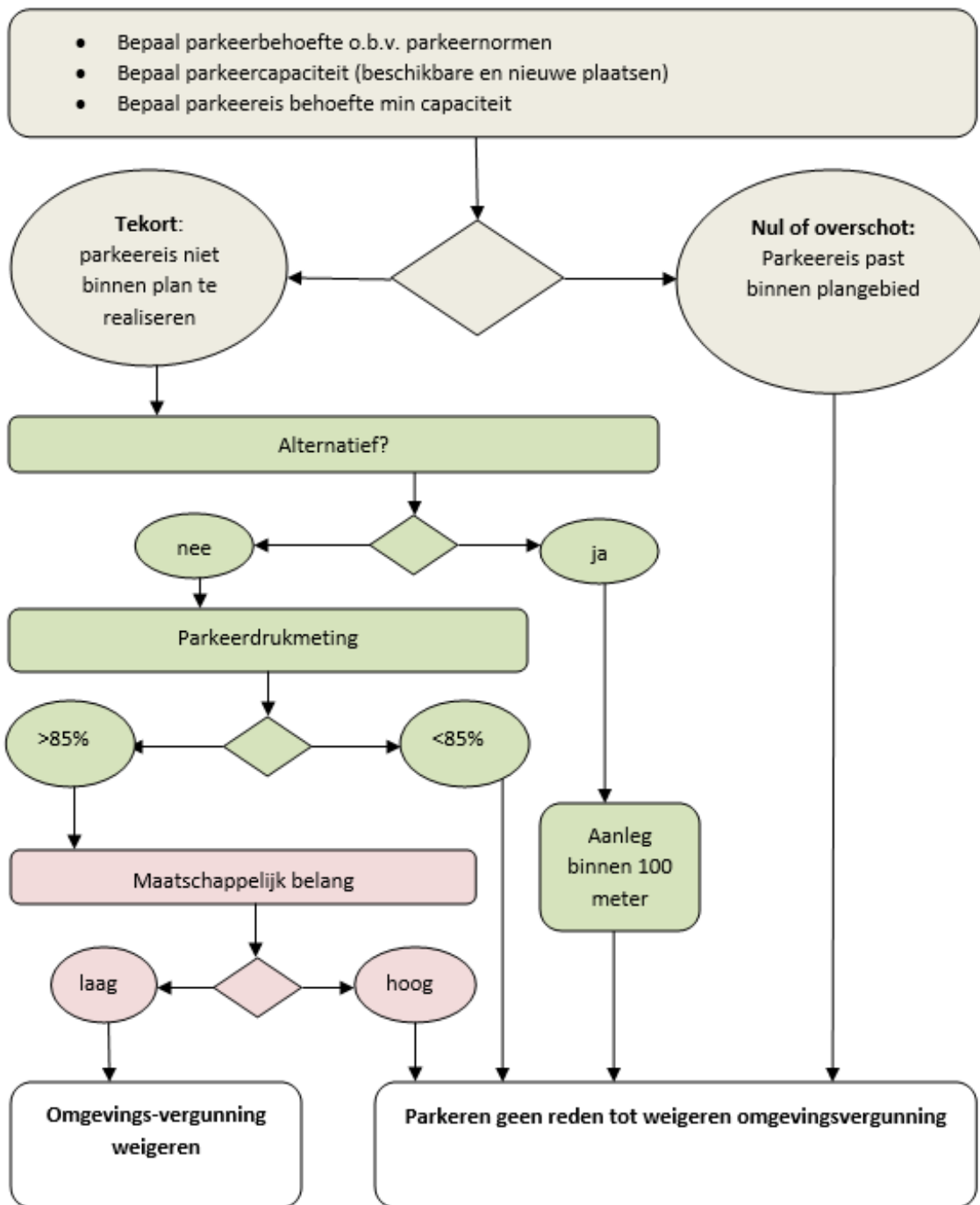
**Bijlage 4 Berekeningsfactoren parkeervoorziening op eigen terrein**

Soort voorziening	Minimum afmeting (m)	theoretisch aantal	Telt mee voor
Enkele oprit zonder garage	5,0 x 2,5	1	1
Dubbele oprit zonder garage of carport	5,0 x 5,0	2	1,5
Garagebox of garage zonder oprit	5,0 x 2,5	1	0,6
Garage met enkele oprit	5,0 x 2,5 + 5,0 x 2,5	2	1
Dubbele garage met oprit	5,0 x 5,0 + 5,0 x 5,0	3	1,5

Dubbele parkeervoorzieningen tellen maximaal mee voor 1,5, omdat van de parkeernorm van 1,8 per woning in elk geval 0,3 moet worden voorzien in het openbare gebied.

## Bijlage 5 Stroomschema parkeereis

Door onderstaand stroomschema te volgen, wordt duidelijk of parkeren een reden kan zijn om een omgevingsvergunning te weigeren. Wanneer er meer parkeerplaatsen nodig zijn dan binnen het plangebied kunnen worden gerealiseerd, hangt het van de parkeerdruk en het maatschappelijk belang af of parkeren een grond is om de omgevingsvergunning te weigeren.



**Bijlage 6 Parkeernormen fiets**

werken	norm	eenheid
Bedrijven zonder baliefuntie	1	100 m <sup>2</sup> bvo
Bedrijven met baliefunctie	3	balie

Winkelen en boodschappen	Norm	eenheid
Supermarkt	5	100 m <sup>2</sup> bvo
Buurt-, wijk en dorpscentrum	4	

Sport, cultuur en ontspanning	Norm	eenheid
Bibliotheek	3	100 m <sup>2</sup> bvo
Fitnessstudio/sportschool	3	
Sporthal	2	
Overdekt zwembad	20	Per 100 m <sup>2</sup> bassin
Sportveld	40	Per hectare netto terrein

Horeca en overnachting	Norm	eenheid
Café/bar/cafetaria	7	100 m <sup>2</sup> bvo
Restaurant	5	100 m <sup>2</sup> bvo
Bed & Breakfast, hotel	0,2	kamer

Gezondheidszorg	norm	eenheid
Huisartsen-/fysiotherapiepraktijk/gezondheidscentrum	2	100 m <sup>2</sup> bvo
Apotheek	5	apothek

Onderwijs	norm	eenheid
Basisschool		
< 250 leerlingen	3	10 leerlingen
250 – 500 leerlingen	4	
> 500 leerlingen	5	
middelbare school	10	100 m <sup>2</sup> bvo