

## Beleidsregel van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Waadhoeke houdende regels omtrent parkeernormen



### 1. Inleiding

#### 1.1 Aanleiding

Veel ruimtelijke ontwikkelingen brengen een toename van het aantal verkeersbewegingen en behoefte aan extra parkeerplaatsen met zich mee. Het is niet wenselijk dat deze toename leidt tot druk, overlast en/of problemen in de omgeving. In veel bestemmingsplanen zijn daarom regels opgesteld ten aanzien van het parkeren (zie kader). Deze regels zijn echter vaak abstract en op verschillende manieren te interpreteren en toe te passen. Dit kan een goede, eenduidige en op de actualiteit gebaseerde afweging van ontwikkelingen in de weg staan. Er is daarom behoefte aan het vastleggen van een actuele en eenduidige toetsingsmethodiek voor de gehele gemeente.

Op 31 oktober 2019 heeft de raad van de gemeente Waadhoeke de Parkeervisie Binnenstad Franeker vastgesteld. In de visie zijn weliswaar uitgangspunten geformuleerd voor de het toetsen van de parkeersituatie bij ontwikkelingen in de binnenstad, maar er zijn geen concrete parkeernormen of bandbreedtes opgenomen en ook over de andere kernen in de gemeente of ontwikkelingen in het buitengebied

is niets genoemd. In de parkeervisie is daarom ook al aangegeven dat het op- en vaststellen van een specifieke Nota Parkeernormen met daarin een actuele toetsingsmethodiek gewenst is.

*Een wetswijziging in de Woningwet heeft tot gevolg dat vanaf 1 juli 2018 vanuit bestemmingsplannen, voor wat betreft de te hanteren parkeernormen, niet meer verwezen mag worden naar de gemeentelijke bouwverordening als toetsingskader. Een omgevingsvergunning (bouwen / functiewijziging) wordt dus rechtstreeks getoetst aan de regels van het vigerende bestemmingsplan. Niet alle bestemmingsplannen van de gemeente Waadhoeke bevatten in de planregels dergelijke normen en regels en daarnaast zijn de opgenomen regels veelal op verschillende manieren te interpreteren.*

## 1.2 Deze Nota Parkeernormen

In deze Nota Parkeernormen is in een stappenplan vastgelegd welke parkeernorm de gemeente hanteert voor verschillende gebieden en functies. Daarnaast is aangegeven op welke manier de parkeervraag aan de hand van de normen moet worden berekend en welke eisen worden gesteld aan de invulling van de parkeervraag. In beginsel wordt de parkeervraag op eigen terrein opgelost maar onder bepaalde omstandigheden kan hiervan af worden geweken. Benutting van de bestaande openbare parkeercapaciteit is dan een optie. Deze nota geeft aan welke mogelijkheden er zijn en onder welke voorwaarden.

## 1.3 Waarop is de Nota Parkeernormen van toepassing?

De Nota Parkeernormen is van toepassing op ruimtelijke ontwikkelingen en -plannen binnen de gemeente, daar waar het betreft nieuwbouw, verbouw/uitbreiding en wijziging van functies. Daar waar het gaat om de herinrichting van de openbare ruimte in relatie tot de parkeercapaciteit, zijn niet de parkeernormen maar is de praktische situatie (op basis van onderzoek en ervaringen) leidend.

*Na het verlenen van een omgevingsvergunning kan er een verandering van gebruik plaatsvinden zonder dat hiervoor een vergunning nodig is. Dit terwijl de wijziging wel kan leiden tot een extra parkeervraag. Er is dan geen juridische basis om deze nieuwe parkeernormen op te leggen. In dergelijke situaties kan alleen het desbetreffende bestemmingsplan/omgevingsplan soelaas bieden. In een bestemmingsplan (omgevingsplan) kan (en moet dus) worden geregeld dat ook bij gebruiksverandering van bestaande gebouwen, zonder dat een omgevingsvergunning nodig is, sprake moet zijn van voldoende parkeergelegenheid conform deze Nota Parkeernormen. Hier kan dan op gehandhaafd worden.*

## 1.4 Inwerkingtreding

De Nota Parkeernormen treedt formeel in werking en op de eerste dag nadat deze is vastgesteld door het college en de verwijzing naar deze Nota is verankerd (door de gemeenteraad vastgesteld en gepubliceerd) in het betreffende bestemmingsplan, in alle bestemmingsplannen via een paraplubestemmingsplan of in het omgevingsplan.

Zolang er geen formele verwijzing is vanuit de bestemmingsplannen of naar deze Nota Parkeernormen blijft hetgeen opgenomen in het bestemmingsplan leidend. Deze Nota Parkeernormen kan tot die tijd binnen de meeste bestemmingsplannen, zoals die van de binnenstad van Franeker, wel worden beschouwd als een uitwerking van de geldende bestemmingsplanregels en in die zin worden gehanteerd als legitiem toetsingskader.

## 1.5 Overgangsregeling

De Nota Parkeernormen is niet van toepassing op plannen waarvoor al een ontwerpbesluit ter inzage ligt of heeft gelegen, tenzij in overleg met initiatiefnemer uitdrukkelijk wordt gekozen voor toepassing van in deze nota uitgewerkte toetsingsmethodiek. Bij plannen waarvoor wel al een stedenbouwkundig plan is vastgesteld maar nog geen ontwerpbesluit ter inzage heeft gelegen, wordt in overleg met de initiatiefnemer bekeken of de oude of nieuwe normen en regels worden gehanteerd. Als uitgangspunt geldt dat zoveel mogelijk deze nieuwe normen worden toegepast.

## 1.6 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is het wettelijk kader van de Nota Parkeernormen en de formele werking beschreven. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 kort ingegaan op het gemeentelijke beleidskader. Het stappenplan om ontwikkelingen te toetsen wordt tot slot in hoofdstuk 4 beschreven. De parkeernormen zijn opgenomen in de bijlage.

## 2 Wettelijk kader

### **Wet ruimtelijke ordening**

In 2008 is de Wet ruimtelijke ordening (Wro) ingegaan. Daarna is in 2018 de Woningwet, waarop de bouwverordening is gebaseerd, gewijzigd. Op grond van de nieuwe Woningwet mogen bouwverordeningen geen stedenbouwkundige voorschriften meer bevatten, waardoor de parkeernormen niet meer juridisch zijn verankerd in de bouwverordening. Dit heeft tot gevolg dat de parkeernormen moeten worden opgenomen in de bestemmingsplannen of dat in de bestemmingsplannen wordt verwezen naar een (algemeen) gemeentelijk document waarin de normen zijn opgenomen.

### **Doorkijk invoering Omgevingswet**

Op 1 januari 2022 is de inwerkingtreding van de Omgevingswet voorzien. In de Omgevingswet worden alle wetten die betrekking hebben op de leefomgeving gebundeld en geactualiseerd met als doel om de regelgeving te vereenvoudigen, samenhang tussen de thema's van de fysieke leefomgeving te creëren en initiatieven mogelijk te maken met meer ruimte voor maatwerk. De gemeentelijke regels voor de fysieke leefomgeving, waaronder dus ook regels met betrekking tot parkeren, worden vastgelegd in een zogenaamd Omgevingsplan. Op het moment dat de Omgevingswet in werking treedt, maken de parkeernormen onderdeel uit van het Omgevingsplan.

### **Algemene wet bestuursrecht**

Deze nota 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 dit voor één of meer belanghebbenden gevolgen zou hebben die wegens bijzondere omstandigheden onevenredig zouden zijn in verhouding tot de met deze beleidsregel te dienen doelen. Kortom: er kan gemotiveerd worden afgeweken van deze beleidsregels. De juridische grondslag hiervoor is te vinden in de inherente afwijkingsbevoegdheid volgens artikel 4:84 van de Algemene wet bestuursrecht.

### **Werking Nota Parkeernormen**

De Nota Parkeernormen wordt het formele toetsingskader wat betreft parkeren voor alle ruimtelijke initiatieven zodra dit is geregeld via een paraplubestemmingsplan of via een verwijzing in het toekomstige omgevingsplan. Een paraplubestemmingsplan regelt de verwijzing naar deze nota als beleidsregel vanuit alle vigerende bestemmingsplannen. Hiervoor is een raadsbesluit nodig.

Zolang de verwijzing naar deze nota via de bestemmingsplannen of het omgevingsplan niet is geformaliseerd gelden de regels zoals opgenomen in het betreffende bestemmingsplan. Veelal wordt in de bestemmingsplannen aangegeven dat parkeren in beginsel op eigen terrein moet worden opgelost en/of dat het in ieder geval niet mag leiden tot een onevenredige belasting van de omgeving. Wat betreft de te hanteren normen (qua aantallen parkeerplaatsen per functie) wordt verwezen naar de richtlijnen van de CROW.

Aangezien de in veel bestemmingsplannen opgenomen regels uitgangspunten ook de basis vormen van het stappenplan/toetsingskader zoals uitgewerkt in deze Nota Parkeernormen kan dit toetsingskader voor die bestemmingsplannen (o.a. Binnenstad Franeker) worden gezien en gehanteerd als uitwerking van de bestemmingsplanregels. Een formalisering van de manier waarop de bestemmingsplanregels al worden geïnterpreteerd en toegepast.

## 3 Beleidskader

De manier van toetsing van ontwikkelingen op het gebied van parkeren is in hoofdlijnen opgenomen in het bestemmingsplan. Er is enige beleidsmatige ruimte om binnen deze kaders invulling te geven aan specifieke wensen. Zo wordt in het bestemmingsplan verwezen naar de CROW voor wat betreft de te hanteren norm. De CROW geeft echter een bandbreedte aan. Waar je als gemeente de lat legt binnen deze bandbreedte is een beleidsmatig ingegeven keuze.

### **Passende parkeernorm**

Voor de gemeente Waadhoeke geldt dat net als in de rest van Nederland er aandacht is en moet zijn voor duurzame mobiliteit. We willen schone, gezonde en duurzame verplaatsingen stimuleren. Toch speelt de auto nu en ook in de nabije toekomst nog een belangrijke rol binnen de gemeente. Veel mensen zijn voor hun verplaatsing afhankelijk van de auto en voor de vitaliteit van voorzieningen is het van belang dat deze ook per auto bereikbaar blijven. Daar waar het gaat om de hoeveelheid aan te leggen parkeerplaatsen kiest de gemeente Waadhoeke daarom in deze Nota Parkeernormen de middenweg in de range die de richtlijn van het CROW aangeeft. Niet te veel parkeerplaatsen, want we willen het autogebruik niet onnodig stimuleren. Ook niet te weinig parkeerplaatsen, waardoor niet meer

wordt voorzien in de behoefte. Hierbij moet ook ruimte zijn voor innovatieve alternatieven, zoals bijvoorbeeld de inzet van deelmobiliteit. Dit is in lijn met de beleidsvoornemens ten aanzien van bijvoorbeeld de binnenstad van Franeker maar ook met de woonvisie, de plannen m.b.t. duurzaamheid en recreatie.

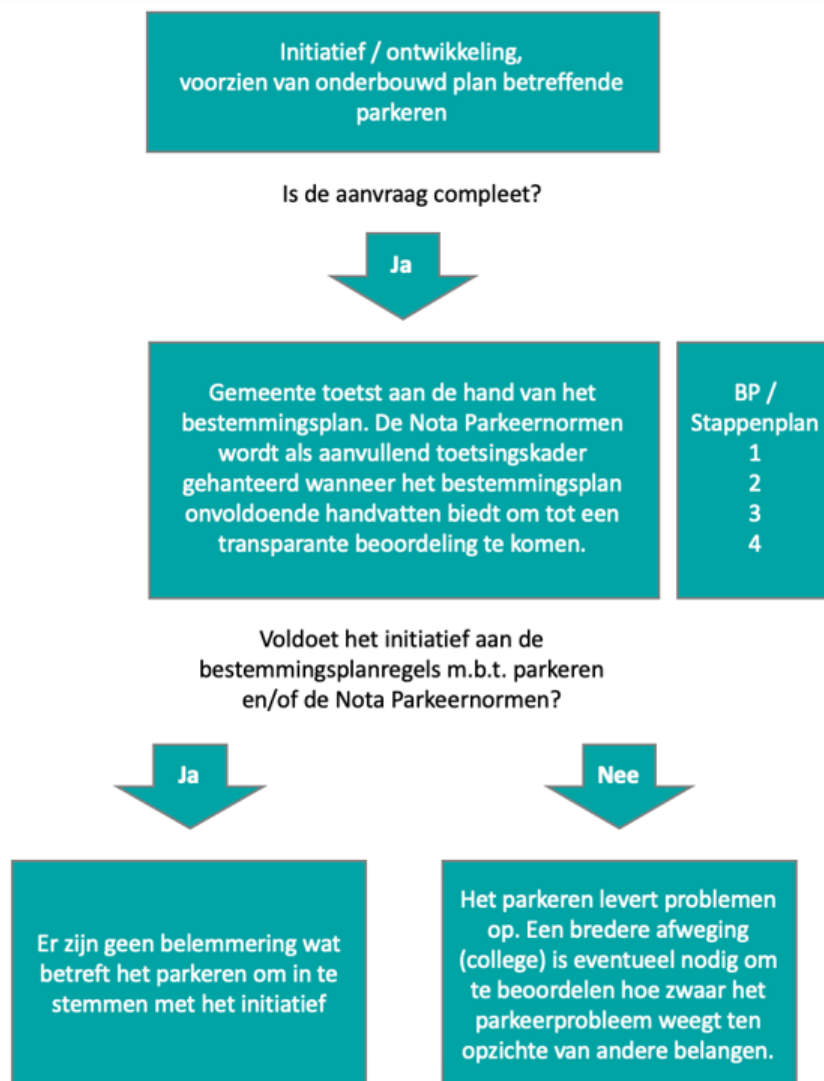
#### **Parkeervisie Binnenstad Franeker**

In de in 2019 vastgestelde parkeervisie voor de Binnenstad van Franeker zijn de basisprincipes voor het toetsen van nieuwe ontwikkelingen in de binnenstad van Franeker geformuleerd. Deze principes en uitgangspunten zijn verder uitgewerkt in deze Nota Parkeernormen.

- De parkeervraag van een nieuwe ontwikkeling wordt vastgesteld aan de hand van de vastgestelde normen (zie deze nota).
- De parkeervraag van de oude functie kan in mindering worden gebracht op de parkeervraag van de nieuwe functie (saldering).
- De parkeervraag (na saldering) van de nieuwe ontwikkeling wordt in beginsel opgelost op eigen terrein of een eigen alternatief (niet openbaar) in de buurt. De verantwoordelijkheid voor het invullen van de parkeer- en mobiliteitsvraag ligt bij de ontwikkelende partij.
- Daar waar het parkeren op eigen terrein niet mogelijk of wenselijk is (bijvoorbeeld perceel is niet/slecht bereikbaar of pand is karakteristiek en biedt geen ruimte) wordt bekeken of er nog ruimte is in (met vergunning) of rond de binnenstad (zonder vergunning) in het openbaar gebied;
- Als ook in of rond de binnenstad of het openbare gebied geen plek is om de vraag op te vangen dan is de ontwikkeling vanuit het oogpunt van parkeren niet wenselijk/zijn parkeerproblemen te verwachten.

#### **Brede afweging initiatieven**

Naast de parkeervisie heeft de gemeente beleidsvoornemens geformuleerd, of gaat deze opstellen, op het gebied van onder andere ruimte, wonen, duurzaamheid en recreatie. Rode draad in deze voornemens is dat we flexibel moeten kunnen acteren op, en meeveren met verandering en dat we vooral de leefbaarheid en vitaliteit van de woongebieden, centra en voorzieningen moeten bewaken. Dit vraagt continue om een brede belangenafweging. Niemand wil leegstand in het centrum van Franeker maar ook niemand wil parkeerproblemen en overlast in het centrum of de omliggende wijken. Ook als een initiatief niet geheel voldoet aan het toetsingskader zoals in deze Nota Parkeernormen is aangegeven, is er bestuurlijke vrijheid om afgaande op een brede belangenafweging toch mee te gaan en in te stemmen met de ontwikkeling. Veelal is er dan ook voor het parkeervraagstuk nog wel een, misschien niet ideale, maar wel acceptabele oplossing te vinden. Maatwerk dus.



#### 4 Stappenplan parkeertoets

In dit hoofdstuk zijn de stappen beschreven welke doorlopen dienen te worden bij de toetsing van een ruimtelijk initiatief. De stappen zijn als volgt:

- Stap 1: Bepalen toe te passen parkeernorm en mogelijk afwijking hiervan
- Stap 2: Bepalen parkeervraag van het initiatief (voor verschillende momenten)
- Stap 3: Bepalen hoe de parkeervraag kan/moet worden ingevuld (prive/openbaar)
- Stap 4: Bepalen hoe de benodigde parkeervoorzieningen worden vormgegeven en kunnen worden gebruikt.

##### 4.1 Stap 1: Bepaling parkeernorm

###### ***Toe te passen parkeernorm***

Het bepalen van de (minimale) parkeervraag bij een ontwikkeling of initiatief wordt gedaan aan de hand van de normen zoals weergegeven in bijlage 1. De parkeernorm wordt afhankelijk van de functie uitgedrukt in het aantal autoparkeerplaatsen per eenheid of oppervlakte. Komt een functie niet voor in de lijst met parkeernormen zoals opgenomen in bijlage 1, dan wordt gemotiveerd een functie toegepast die voor wat betreft parkeren naar aard en invloed op de omgeving gelijk te stellen is aan een functie die wel is opgenomen in de lijst.

***Toelichting vertaling kencijfers CROW in parkeernormen Waadhoeke***

De parkeernormen zoals weergegeven in bijlage 1 zijn gebaseerd op de kencijfers uit de CROW-publicatie "Toekomstbestendig parkeren. Van parkeerkencijfers naar parkeernormen" (publicatienummer 381, uitgave december 2018). Uitgangspunt is stedelijkheidsgraad "niet stedelijk" conform de CBS-indicatie. Voor wat betreft de door de CROW aangegeven bandbreedte is het gemiddelde gehanteerd (tenzij anders aangegeven). Wat betreft de gebiedsindeling is onderscheid gemaakt in de binnenstad van Franeker (CROW centrum), schil centrum Franeker (CROW schil centrum), reguliere gebieden binnen de kom (CROW rest bebouwde kom) en buitengebied (CROW buitengebied). Met deze insteek wordt een goede balans gevonden tussen het mogelijk maken van ontwikkelingen en het voorkomen van overlast in de openbare ruimte.

### **Gebiedsbepaling**

De toe te passen parkeernorm is afhankelijk van het gebied waarbinnen de ontwikkeling plaatsvindt. Binnen de gemeente Waadhoeke wordt, net als in de richtlijnen van het CROW, onderscheid gemaakt in gebieden binnen- en buiten de bebouwde kom (conform bestemmingsplangrenzen). Locaties buiten de bebouwde kom zijn qua bereikbaarheid meer afhankelijk van de auto dan locaties binnen de bebouwde kom is het uitgangspunt. De normen die worden gehanteerd voor locaties buiten de bebouwde kom zijn daarom gemiddeld hoger dan binnen de bebouwde kom.

Daarnaast wordt voor locaties binnen de bebouwde kom onderscheid gemaakt in de binnenstad van Franeker, de schil rondom de binnenstad en de overige gebieden binnen de bebouwde kom. De binnenstad en de schil kennen door de karakteristieken (dicht bij voorzieningen en station en geldende regulering) gemiddeld een lager autobezit en een lagere parkeerbehoefte. Hiervoor geldt dan ook een lagere norm. Voor overige woongebieden in Franeker en in de dorpen geldt dat het gemiddelde autobezit wat hoger ligt. Hiervoor wordt een hogere norm gehanteerd.

### **Gebiedsdifferentiatie parkeernormen (begrenzing zones, zie afbeelding 1)**

*Buiten de bebouwde kom (Buitengebied) - Gemiddelde norm, gebaseerd op richtlijn buitengebied*

*Binnen de bebouwde kom*

1. *Binnenstad Franeker - Gemiddelde norm, gebaseerd op richtlijn centrum*
2. *Schil Binnenstad Franeker - Gemiddelde norm, gebaseerd op richtlijn schil*
3. *Binnen de bebouwde kom (overig) - Gemiddelde norm, gebaseerd op rest bebouwde kom (Rest Franeker en de dorpen)*



*Afbeelding 1; gebiedsindeling Franeker*

#### ***Verzoek afwijking of toepassen andere parkeernorm***

De parkeernorm zoals aangegeven in bijlage 1 kan om diverse redenen afwijken van de reële te verwachten situatie. Bijvoorbeeld als er een mobiliteitsplan is voor medewerkers of als gebruik wordt gemaakt van deelauto's. Er kan in die gevallen een gemotiveerd verzoek tot toepassing van andere (meestal lagere) parkeernormen ingediend worden door de aanvrager.

Het verzoek (voor lagere normen) van de initiatiefnemer moet in ieder geval een goede onderbouwing bevatten, gebaseerd op onderzoek of referenties. Daarnaast moet het verzoek een of meerdere realistische alternatieven bevatten voor het geval dat blijkt dat de daadwerkelijke parkeervraag toch hoger is dan verwacht en er problemen ontstaan in de omgeving.

### **4.2 Stap 2: Berekening parkeervraag**

#### ***Parkeerbehoefte nieuwe situatie***

Na het vaststellen van de parkeernormen (regulier conform bijlage 1) wordt de parkeervraag voor de ontwikkeling/het initiatief berekend. Dit kan een totale (her)ontwikkeling zijn maar ook een uitbreiding van een bestaande functie. De parkeervraag wordt uitgedrukt in het aantal benodigde autoparkeerplaatsen voor de ontwikkeling. De parkeervraag wordt berekend door de betreffende parkeernorm zoals aangegeven in bijlage 1, te vermenigvuldigen met het aantal eenheden of de totale oppervlakte van de ontwikkeling. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in verschillende doelgroepen (bewoners, bezoekers en werkers) en in verschillende momenten (dag, avond, nacht) conform de aanwezigheidspercentages zoals weergegeven in bijlage 1.

#### ***Verrekening verlies parkeercapaciteit***

Als de betreffende ontwikkeling ten koste gaat van 1 of meerdere bestaande parkeerplaatsen (binnen de plangrenzen) dan moet dit aantal worden gecompenseerd en opgeteld bij de parkeervraag van de ontwikkeling, tenzij kan worden aangetoond dat deze parkeerplaatsen niet in gebruik zijn of momenteel gebruikt worden door functies die door de betreffende ontwikkeling verdwijnen. Dit laatste is bijvoorbeeld aan de orde bij een totale (functionele) herontwikkeling van een pand of perceel.

#### ***Dubbelgebruik***

Als in een ontwikkeling verschillende functies worden ondergebracht, kan eventueel sprake zijn van dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Het drukste moment kan per functie namelijk verschillen. Bij het bepalen van de parkeerbehoefte mag hier rekening mee worden gehouden door het toepassen van de aanwezigheidspercentages zoals opgenomen in bijlage 1. De mogelijkheden voor dubbelgebruik hangen in de praktijk af van de mate van openbaarheid van de parkeerplaatsen, de mate waarin de maximale parkeerbehoefte van de verschillende functies in de tijd samenvallen, de locatie van de parkeervoorzieningen en van de loopafstanden naar de diverse bestemmingen. Dubbelgebruik kan alleen worden toegepast wanneer de verschillende doelgroepen ook daadwerkelijk gebruik kunnen maken van dezelfde parkeergelegenheid.

#### ***Parkeren bij (grondgebonden) woningen***

In een woonwijk met veel garages en (dubbele) opritten zijn in theorie mogelijk voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig. In de praktijk zal blijken dat een groot gedeelte van het theoretisch aanbod niet wordt gebruikt en dat auto's toch regelmatig op de openbare weg worden geparkeerd. Indien het plan voorziet in opritten en/of garages bij woningen worden deze geteld zoals weergegeven in de tabel "reductiefactoren" in bijlage 1. Dit geldt niet voor de binnenstad van Franeker.

#### ***Afronding***

De totale parkeerbehoefte van een ontwikkeling of initiatief wordt altijd naar boven afgerond naar een heel aantal parkeerplaatsen, nadat het bepaalde in de voorgaande alinea's is verrekend.

#### ***Gefaseerde uitvoering***

Indien een ontwikkeling gefaseerd wordt uitgevoerd, wordt vóór in gebruik name van een fase minimaal het benodigde aantal parkeerplaatsen van de betreffende fase gerealiseerd.

### **4.3 Stap 3: Invulling parkeervraag (aantallen)**

De manier waarop invulling moet worden gegeven aan de parkeervraag verschilt per gebied. Daar waar buiten de binnenstad van Franeker en in de dorpen de focus meer ligt op oplossingen op eigen terrein is dat in het centrum van Franeker vaak niet mogelijk en wenselijk (bijvoorbeeld in de winkelstraat). Daarnaast geldt in het centrum een vergunningensysteem en betaald parkeren, wat zorgt voor een

specifieke dynamiek. Voor de verschillende gebieden geldt een verschillend afwegingskader betreffende de invulling van de parkeervraag.

#### **4.3.1 Algemeen (buiten de binnenstad Franeker)**

Uitgangspunt is dat de parkeervraag van een ontwikkeling niet wordt afgewenteld op het openbare gebied of in ieder geval geen problemen veroorzaakt in de openbare ruimte. Wat betreft de invulling van de parkeervraag wordt de volgende afweging gemaakt:

##### **A) Op eigen terrein**

Parkeren maakt integraal onderdeel uit van een ontwikkeling en dient in beginsel op eigen terrein of binnen de plangrenzen te worden ingepast. Met het begrip "eigen terrein" wordt het gehele grond- of plangebied bedoeld waarvoor de ontwikkeling van toepassing is. Indien is aangetoond dat de parkeervraag niet (geheel) op eigen terrein kan worden gerealiseerd of dat dit vanuit een breder perspectief niet wenselijk wordt geacht, bijvoorbeeld vanuit het oogpunt van bereikbaarheid van het perceel, dan kan het college besluiten toch medewerking te verlenen aan het initiatief. De parkeervraag dient in dat geval in beginsel op een naburig perceel te worden gerealiseerd.

##### **B) Op een naburig "eigen" perceel**

Voor de invulling van de parkeervraag op een naburig (privaat) perceel geldt dat deze moet liggen op redelijke loopafstand van de hoofdingang van de betreffende ontwikkeling (op maximaal 100 meter, werken en winkelen op maximaal 200 meter). Door middel van een privaatrechtelijke overeenkomst moet worden aangetoond dat deze parkeerplaatsen op dit perceel uitsluitend voor de betreffende ontwikkeling beschikbaar zijn en blijven. Indien is aangetoond dat de parkeervraag niet (geheel) op een naburig perceel kan worden gerealiseerd of dat dit vanuit een breder perspectief niet wenselijk wordt geacht, dan kan het college besluiten alsnog medewerking te verlenen aan het initiatief. De parkeervraag dient in dat geval in de openbare ruimte te worden gerealiseerd.

##### **C) In de openbare ruimte (nieuw te realiseren plaatsen)**

Voor extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte (buiten de plangrenzen) geldt dat deze moeten worden aangelegd op redelijke loopafstand van de hoofdingang van de ontwikkeling (zie tabel bijlage). Voor de openbare parkeerplaatsen dient de aanvrager een inrichtingsvoorstel in, voorzien van maatvoering en op schaal getekend. De kosten voor het opstellen van een dergelijk ontwerp zijn voor de aanvrager. De realisatie van de parkeerplaatsen dient stedenbouwkundig en verkeerskundig aanvaardbaar te zijn en dient te passen binnen het bestemmingsplan. De gemeente laat het werk uitvoeren en stelt voorwaarden ten aanzien van uitvoering en materiaalkeuze. Aanleg- en uitvoeringskosten zijn voor de aanvrager. Hiervoor wordt een schriftelijke overeenkomst gesloten tussen initiatiefnemer en de gemeente. Parkeerplaatsen in de openbare ruimte blijven openbaar toegankelijk en kunnen niet worden geclaimd door de aanvrager.

Indien is aangetoond dat de parkeervraag niet (geheel) op nieuwe parkeerplaatsen in de openbare ruimte kan worden gerealiseerd of dat dit vanuit een breder perspectief niet wenselijk wordt geacht dan kan het college besluiten toch medewerking te verlenen aan het initiatief. De parkeervraag dient in dat geval binnen de bestaande capaciteit in de openbare ruimte te worden opgevangen.

##### **D) In de openbare ruimte (gebruik restcapaciteit)**

Als de voorgaande opties niet mogelijk zijn kan worden bekeken of de parkeervraag kan worden opgevangen binnen de openbare restcapaciteit in de omgeving van de ontwikkeling (zie kader parkeeronderzoek). De gemeente kan redenen hebben geen openbare parkeerplaatsen aan te wenden ten behoeve van de ontwikkeling. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn als de gemeente andere ontwikkelingen in de omgeving voorziet. De aanvrager kan geen rechten ontlenen aan het bestaan van deze mogelijkheid voor het voldoen aan de parkeerbehoefte. Ook voor het gebruik van de bestaande openbare parkeerplaatsen geldt een maximale loopafstand tot de hoofdingang van de ontwikkeling conform de tabel in de bijlage.

#### **4.3.2 Binnenstad Franeker**

Ook in de binnenstad van Franeker geldt het uitgangspunt dat de ontwikkeling niet leidt tot overlast in de omgeving en dat het centrum functioneel en aantrekkelijk blijft. Concreet betekent dit dat we het aantal auto's van bewoners in het openbaar gebied in het centrum niet te veel willen laten toenemen. Zeker niet op de plekken waar de druk hoog is en ook een grote vraag is naar parkeerplaatsen voor bezoekers. Parkeren op eigen terrein is in de binnenstad niet altijd mogelijk en wenselijk. Dat de auto's van centrumbewoners in deze gevallen rondom het centrum worden geparkeerd is acceptabel, mits dit gebeurt op de grote openbare terreinen en niet in de omliggende woonstraten. Voorwaarde is dus



dat er capaciteit is op de terreinen rondom het centrum. Daarnaast is het belangrijk dat er buiten de reguleringstijden, in de avond en nacht ook voldoende plaats is in het centrum. Voor de binnenstad is de afweging met betrekking tot de invulling van de parkeervraag afgestemd op de betreffende doelgroep (bewoner, werker, bezoeker) omdat deze allen een eigen dynamiek en vergunningen systeem kennen.

### **Bewoners**

- De bewonersparkeervraag van de ontwikkeling moet in beginsel worden gefaciliteerd op eigen terrein.
- Als dit niet haalbaar of wenselijk is (ontsluiting via voetgangerszone, aangezicht gebouw), dan moet voor het parkeren van de auto's van de bewoners gebruik worden gemaakt van een eigen voorziening in de buurt (eventueel huurplekken) binnen de acceptabele loopafstand conform de tabel in de bijlage.
- Als dit niet mogelijk is, dan is parkeren in de omliggende openbare ruimte, in de binnenstad, een optie. Voorwaarde is dat de parkeerdruk (inclusief de ontwikkeling) op de verschillende (piek)momenten de 85% niet overschrijdt (op terreinen binnen de acceptabele loopafstand). Dit moet worden aangetoond met recente parkeertellingen (zie kader). Indien de betreffende locatie nog in gebruik is ten tijde van de telling dan mag het huidige gebruik (bewoners) in mindering worden gebracht op de telgegevens. Als de parkeervraag kan worden opgevangen binnen de bestaande openbare parkeercapaciteit dan is uitgifte van bewonersvergunningen voor de betreffende bewoners ook mogelijk.
- Als in de binnenstad (nabij de ontwikkeling) onvoldoende ruimte is, dan is het parkeren van de bewoners op de (dichtstbij gelegen) terreinen rondom het centrum ook een optie. Voorwaarde is dat de parkeerdruk op deze terreinen (Leeuwarderweg, Hertog van Saxenlaan en eventuele nieuwe terreinen voor deze doelgroep), inclusief de vraag van de ontwikkeling, op de verschillende momenten niet hoger ligt dan 85%. Daarnaast mag ook de parkeerdruk in de binnenstad, direct rondom de ontwikkeling op acceptabele loopafstand, in de werkdagavond en nachtperiode (buiten de reguleringsperiode) niet hoger liggen dan 85%. Dit om te voorkomen dat de druk in bepaalde delen van de binnenstad, buiten de gereguleerde tijden, te hoog wordt. Als hieraan wordt voldaan dan is de ontwikkeling mogelijk maar komen de bewoners niet in aanmerking voor een bewonersvergunning voor het centrum (ze parkeren overdag rondom het centrum en 's nachts kunnen ze wel in het centrum staan, zonder vergunning).
- Als ook de terreinen rondom het centrum onvoldoende ruimte bieden en/of de druk direct rondom de ontwikkeling te hoog is in de avond- en nachtperiode, dan leidt de extra parkeervraag van bewoners tot onevenredige extra druk in de binnenstad of de schil(straten) en wordt negatief geadviseerd wat betreft het parkeren.

### **Werkers**

- De toename van de parkeervraag onder werkers moet in beginsel worden gefaciliteerd op eigen terrein.
- Als dit niet haalbaar of wenselijk is (voetgangerszone, aangezicht pand), dan moet voor het parkeren van de werkers gebruik worden gemaakt van een eigen voorziening in de buurt (eventueel huurplekken) op acceptabele loopafstand (zie bijlage).
- Als dit niet haalbaar is dan is het parkeren van de werkers op de terreinen rondom de binnenstad een optie, mits gelegen binnen de acceptabele loopafstand. Uitgangspunt is dat de werkers niet op de betaalde plaatsen in de binnenstad gaan staan (vanwege kosten en beperking parkeerdruk). Werkers komen in beginsel ook niet in aanmerking voor een parkeervergunning in de binnenstad (uitgezonderd specifieke werkzaamheden, waarvoor een maximum geldt van één vergunning per bedrijf, mits aangetoond wordt dat de auto nodig is voor werk). Voorwaarde voor het gebruik van de openbare terreinen rondom de binnenstad is dat de parkeerdruk op deze terreinen, inclusief ontwikkeling op de verschillende momenten niet hoger ligt dan 85%.
- Als ook de terreinen rondom de binnenstad onvoldoende ruimte bieden dan leidt de extra parkeervraag van werkers mogelijk tot extra druk in de schil(straten) en wordt negatief geadviseerd wat betreft het parkeren.

### **Bezoekers**

Bij bepaalde ontwikkelingen zal het aantal bezoekers toenemen. Bezoekers kennen een andere dynamiek dan bewoners en werkers. Veelal is een bezoek niet gerelateerd aan 1 functie maar aan meerdere. Bezoekers verdelen zich makkelijker over de binnenstad.

- Een toename van de parkeervraag onder bezoekers moet in beginsel worden gefaciliteerd op eigen terrein.
- Als dit niet haalbaar of wenselijk is (versnippering, binnen voetgangerszone, aangezicht gebouw), dan moet voor het parkeren van de bezoekers gebruik worden gemaakt van een eigen voorziening in de buurt (eventueel huurplekken) op acceptabele loopafstand.

- Als dit niet wenselijk of mogelijk is, dan is parkeren in de openbare ruimte een optie. In eerste instantie in de binnenstad (betaald), mits de parkeerdruk binnen acceptabele loopafstand (inclusief ontwikkeling) op de verschillende momenten de 85% niet overschrijdt.
- Als dit niet mogelijk is dan is het parkeren van de bezoekers op de terreinen rondom de binnenstad (binnen de acceptabele loopafstand) een optie. Voorwaarde voor het gebruik van de terreinen rondom de binnenstad is dat de parkeerdruk op deze terreinen, inclusief ontwikkeling op de verschillende momenten niet hoger ligt dan 85%.
- Als de binnenstad en de terreinen rondom de binnenstad onvoldoende ruimte bieden, dan leidt de extra parkeervraag van bezoekers tot extra druk op de binnenstad en hiermee tot meer zoekverkeer. In deze gevallen wordt negatief geadviseerd wat betreft het parkeren.

#### **Parkeeronderzoek (bij gebruik openbare ruimte)**

*De aanvrager moet met een parkeeronderzoek (niet ouder dan 2 jaar) en/of parkeerbalans aantonen dat na realisatie van de ontwikkeling, nog voldoende openbare parkeerruimte aanwezig is in de omgeving. Er is sprake van voldoende openbare parkeerruimte indien de bezettingsgraad na realisatie van de ontwikkeling op verschillende momenten (werkdagmiddag, werkdagavond, zaterdagmiddag, nacht) in het betreffende gebied niet boven de aangegeven percentages komt. Indien een eventuele bestaande functie van het plangebied ook al een claim legt op de openbare parkeercapaciteit dan mag deze in mindering worden gebracht op de telgegevens (mits de functie nog actief/in gebruik was ten tijde van de telling). Het parkeeronderzoek wordt uitgevoerd door een onafhankelijk en deskundig te achten partij. Ook kan gebruik worden gemaakt van actuele gemeentelijke parkeerdata, indien beschikbaar. De onderzoeksmomenten worden in overleg bepaald. Zowel de resultaten van het onderzoek als een bijbehorend advies over eventueel voldoende openbare parkeerruimte in de omgeving, wordt door de aanvrager ter beoordeling aan de gemeente voorgelegd. De kosten voor het uitvoeren van het onderzoek en het bijbehorend advies zijn voor de aanvrager.*

#### **4.4 Stap 4: Realisatie van de parkeerbehoefte (vormgeving)**

##### **Parkeerplaatsen gehandicapten**

In centrumgebieden en op locaties bij openbare sociale voorzieningen, zijn parkeerplaatsen voor gehandicapten nodig. Op elke 50 parkeerplaatsen wordt ten minste 1 parkeerplek ingericht en aangegeven als algemene gehandicaptenparkeerplaats. Als de functie daar aanleiding toe geeft kan het college aanvullende eisen stellen aan het aantal parkeerplaatsen voor gehandicapten. Voor de regels omtrent gereserveerde plaatsen (op kentekens) voor gehandicapten wordt verwezen naar de hiervoor geldende beleidsregels. Gehandicaptenparkeerplaatsen worden op zo kort mogelijke loopafstand van de hoofdingang van de betreffende ontwikkeling aangelegd.

##### **Afmeting en toegankelijkheid parkeerplaatsen**

De parkeerplaatsen en eventuele toegangsweg moeten voldoen aan de hiervoor geldende gangbare algemene afmetingen (richtlijnen CROW en NEN normen voor garages). Parkeerders moeten onafhankelijk van elkaar kunnen wegrijden. Bij twijfel moet dit met behulp van rijcurves (door initiatiefnemer) inzichtelijk worden gemaakt.

##### **In stand houden parkeerplaatsen**

De regels in deze nota bepalen hoe en hoeveel parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden. Met realisatie wordt ook bedoeld dat de plaatsen door de initiatiefnemer op een goede manier worden beheerd en in stand worden gehouden.

#### **4.5 Overweging**

Als de ontwikkeling wat betreft parkeren voldoet aan de parkeertoets zoals weergegeven in het beschreven stappenplan, dan levert het parkeren naar verwachting geen problemen en vormt dit geen beletsel voor de plannen. Als het plan niet voldoet aan de parkeertoets dan betekent dit dat er problemen zijn te verwachten met betrekking tot parkeren. Dit betekent niet dat de ontwikkeling per definitie niet door kan gaan. De initiatiefnemer kan samen met de gemeente nog eens kritisch kijken naar de plannen. Als aanpassing van de plannen niet mogelijk is en er ook geen sluitende oplossing voor het parkeren kan worden gevonden dan kan het college alsnog instemmen met de plannen. Bijvoorbeeld omdat de plannen vanuit een ander of breder perspectief wel wenselijk zijn.

## Bijlage 1: Parkeernormen

### Funcatiegroep: Wonen

Functie	Eenheid	Norm (bewoners + bezoekers)				
		Binnenstad Franeker	Schil Binnenstad Franeker	Rest bebouwde kom / dorpen	Buiten-Gebied	Aandeel bezoekers
Woning (gezin), grondgebonden	Per woning	1,3*	1,9	2,1	2,3	0,3
Woning (appartement, etage)	Per woning	1,3*	1,6	1,8	1,9	0,3
Huurhuis (sociale sector)	Per woning	1,3*	1,4	1,6	1,6	0,3
Aanleunwoning / serviceflat	Per woning	1,0	1,1	1,2	1,2	0,3
Huur, kamer, zelfstandig	Per kamer	0,5	0,6	0,7	0,7	0,2
Eenpersoonswoning (tiny house)	Per woning	0,5	0,6	0,7	0,7	0,2
Huisvesting arbeidsmigranten	Tot en met 5 arbeidsmigranten: 2,0 pp. Daarboven 0,5pp extra per arbeidsmigrant					
Recreatiewoning	Tot en met 6 slaapplekken, 1 pp per woning. Daarboven 1 extra pp per 4 slaapplekken (in centrum Franeker beoordelen als bezoekers met het AW% van bewoners)					
Zorgcentrum	Zie zorg					

*\*in de binnenstad van Franeker wordt in beginsel uitgegaan van 1 pp per woning voor de bewoners en daarnaast 0,3 pp per woning voor de bezoekers*

### Reductiefactoren bij woningen (geldt niet voor binnenstad Franeker)

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekenings-aantal	Opmerking
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	Oprit min. 5 meter diep
Lange oprit zonder garage/carport	2	1,0	
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	Oprit min. 4,5 meter breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4	
Garagebox (niet bij woning)	1	0,5	
Garage met enkele oprit	2	1,0	Oprit min. 5 meter diep
Garage met lange oprit	3	1,3	
Garage met dubbele oprit	3	1,8	Oprit min. 4,5 meter breed

### Funcatiegroep: Werken

Functie	Eenheid	Norm				
		Binnenstad Franeker	Schil Binnenstad Franeker	Rest bebouwde kom / dorpen	Buiten-Gebied	Aandeel bezoekers
Kantoor, zonder baliefunctie	100m <sup>2</sup> bvo	1,9	2,4	2,6	2,6	5%
Kantoor, met baliefunctie	100m <sup>2</sup> bvo	2,5	3	3,6	3,6	20%

Bedrijf, arbeidsintensief, bezoekersextensief (industrie, werkplaats, enz.)	100m <sup>2</sup> bvo	1,6	2,0	2,4	2,4	5%
Bedrijf, arbeidsextensief, bezoekersextensief (loods, opslag, transport)	100m <sup>2</sup> bvo	0,7	0,9	1,1	1,1	5%
Bedrijfsverzamelgebouw	100m <sup>2</sup> bvo	1,4	1,8	2	2,0	n.v.t.

### Funcatiegroep: Winkelen

Functie	Eenheid	Norm				
		Binnenstad Franeker	Schil Binnenstad Franeker	Rest bebouwde kom / dorpen	Buiten-Gebied	Aandeel bezoekers
Algemeen winkelfunctie*	100m <sup>2</sup> bvo	3,0	3,4	4,1	n.v.t.	72%
Buurtsupermarkt (< 600m <sup>2</sup> )	100m <sup>2</sup> bvo	n.v.t.	3,3	4,3	n.v.t.	89%
Full service supermarkt	100m <sup>2</sup> bvo	4	5,2	6,2	n.v.t.	93%
Grote supermarkt, regiofunctie (>2500 m <sup>2</sup> )	100m <sup>2</sup> bvo	6,8	7,9	8,8	n.v.t.	84%
Groothandel specialist (levensmiddelen / kantoorartikelen)	100m <sup>2</sup> bvo	n.v.t.	6,5	6,8	n.v.t.	80%
Groothandel algemeen	100m <sup>2</sup> bvo	n.v.t.	7,3	7,4	n.v.t.	80%
Weekmarkt	m <sup>1</sup> kraam	0,2	0,2	0,2	n.v.t.	85%
Kringloopwinkel	100m <sup>2</sup> bvo	1,3	1,3	2	2,3	89%
Bruin-/witgoedzaak	100m <sup>2</sup> bvo	4,1	6,2	8,2	9,3	92%
Woonwarenhuis (zeer groot)	100m <sup>2</sup> bvo	n.v.t.	n.v.t.	5,2	5,2	95%
Meubelboulevard	100m <sup>2</sup> bvo	n.v.t.	2,2	2,5	n.v.t.	93%
Winkelboulevard	100m <sup>2</sup> bvo	n.v.t.	3,9	4,5	n.v.t.	94%
Outletcentrum	100m <sup>2</sup> bvo	n.v.t.	9,5	10,4	10,4	94%
Bouwmarkt	100m <sup>2</sup> bvo	n.v.t.	1,9	2,4	2,5	87%
Tuin- groencentrum / (inclusief buitenruimte)	100m <sup>2</sup> bvo	n.v.t.	2,4	2,7	2,9	89%

\*Uitgangspunt is het CROW kencijfer voor een buurt- en dorpscentrum (3,0 voor het centrum vastgelegd in woonvisie)

### Funcatiegroep: Sport, cultuur en ontspanning

Functie	Eenheid	Norm				
		Binnenstad Franeker	Schil Binnenstad Franeker	Rest bebouwde kom / dorpen	Buiten-Gebied	Aandeel bezoekers
Bibliotheek	100m <sup>2</sup> bvo	0,5	0,8	1,2	1,4	97%

Museum	100m <sup>2</sup> bvo	0,6	0,8	1,1	n.v.t.	95%
Bioscoop	100m <sup>2</sup> bvo	3,2	8,0	11,2	13,7	94%
Filmhuis / theater	100m <sup>2</sup> bvo	2,6	5,3	7,9	9,9	97%
Theater/schouwburg	100m <sup>2</sup> bvo	7,4	8,0	9,8	12,0	87%
Casino	100m <sup>2</sup> bvo	5,7	6,1	6,5	8,0	86%
Bowlingcentrum	Baan	1,6	2,3	2,8	2,8	89%
Biljart / snookercentrum	Tafel	0,9	1,2	1,4	1,8	87%
Dansstudio	100m <sup>2</sup>	1,6	3,9	5,5	7,4	93%
Fitnessstudio/sportschool	100m <sup>2</sup> bvo	1,4	3,4	4,8	6,5	87%
Fitnesscentrum	100m <sup>2</sup> bvo	1,7	4,5	6,3	7,4	90%
Welnesscentrum (kuur-/ beautycentrum)	100m <sup>2</sup> bvo	n.v.t.	n.v.t.	9,3	10,3	99%
Sauna (solitair)	100m <sup>2</sup> bvo	2,5	4,6	6,7	7,3	99%
Sporthal	100m <sup>2</sup> bvo	1,6	2,2	2,9	3,5	96%
Sportzaal	100m <sup>2</sup> bvo	1,2	2,0	2,9	3,6	94%
Tennishal	100m <sup>2</sup> bvo	0,3	0,4	0,5	0,5	87%
Squashhal	100m <sup>2</sup> bvo	1,6	2,4	2,7	3,2	84%
Zwembad (overdekt)	100m <sup>2</sup> bvo	n.v.t.	10,7	11,5	13,3	97%
Zwembad (openlucht)	100m <sup>2</sup> bvo	n.v.t.	10,1	12,9	15,8	99%
Sportveld	Ha. netto terrein	20	20	20	20	95%
Jachthaven	Ligplaats	0,6	0,6	0,6	0,6	n.v.t.
Indoorspeeltuin (klein)	100m <sup>2</sup> bvo	3,1	3,9	4,7	5,1	97%
Indoorspeeltuin (groot)	100m <sup>2</sup> bvo	3,7	4,6	5,6	6,1	98%
Kinderboerderij	boerderij	3,1	3,9	4,7	5,1	97%
Manege	Box	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,4	90%
Volkstuin	10 tuinen	n.v.t.	1,3	1,4	1,5	100%
Botanische tuin	Tuin	n.v.t.	7,5	10,5	13,5	99%

**Functiegroep: Horeca en verblijfsrecreatie**

Functie	Eenheid	Norm
---------	---------	------

		Binnenstad Franeker	Schil Binnenstad Franeker	Rest bebouwde kom / dorpen	Buiten-Gebied	Aandeel bezoekers
Camping	Stand plaats	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1,2	90%
Bungalowpark	Bungalow	n.v.t.	n.v.t.	1,7	2,1	91%
Hotel *	10 kamers	0,4	0,8	2,4	4,5	77%
Hotel **	10 kamers	1,5	2,4	4,3	6,3	80%
Hotel ***	10 kamers	2,2	3,4	5,2	6,8	77%
Hotel ****	10 kamers	3,5	5,3	7,5	9,0	73%
Hotel *****	10 kamers	5,5	8,3	11	12,6	65%
Café / bar / cafetaria	100m <sup>2</sup> bvo	6,0	6	7	n.v.t.	90%
Restaurant (ook fast-food)	100m <sup>2</sup> bvo	11	11	15	n.v.t.	80%
Discotheek	100m <sup>2</sup> bvo	6,9	13,9	20,8	20,8	99%
Evenementenhal / beursgebouw	100m <sup>2</sup> bvo	5,5	6,5	8,5	n.v.t.	99%

#### Functiegroep: Gezondheidszorg

Functie	Eenheid	Norm				
		Binnenstad Franeker	Schil Binnenstad Franeker	Rest bebouwde kom / dorpen	Buiten-Gebied	Aandeel bezoekers
Huisartsenpraktijk	Behandelkamer	2,3	2,8	3,3	3,3	57%
Apotheek	Apotheek	2,5	2,9	3,4	n.v.t.	45%
Fysiotherapiepraktijk - centrum	Behandelkamer	1,4	1,7	2	2,0	57%
Consultatiebureau	Behandelkamer	1,5	1,8	2,2	2,2	50%
Tandartsenpraktijk	Behandelkamer	1,8	2,2	2,6	2,7	47%
Gezondheidscentrum	Behandelkamer	1,8	2,1	2,5	2,5	55%
Ziekenhuis	100m <sup>2</sup> bvo	1,5	1,7	1,9	2,0	29%
Begraafplaats	Gelijktijdige plechtigheid	n.v.t.	n.v.t.	31,6	31,6	97%
Crematorium	Gelijktijdige plechtigheid	n.v.t.	n.v.t.	30,1	30,1	99%
Religiegebouw	Zitplaats	0,2	0,2	0,2	n.v.t.	n.v.t.
Verpleeg- en verzorgingstehuis	Unit	0,6	0,6	0,6	n.v.t.	60%

#### Functiegroep: Onderwijs

Functie	Eenheid	Norm				
		Binnenstad Franeker	Schil Binnenstad Franeker	Rest bebouwde kom / dorpen	Buiten-Gebied	Aandeel bezoekers
Kinderdagverblijf (crèche)*	100m <sup>2</sup> bvo	1,0	1,2	1,4	1,5	0%
Basisonderwijs*	Leslokaal	0,8	0,8	0,8	0,8	n.v.t.

Middelbare school	100 leerlingen	3,7	4,6	4,9	4,9	11%
ROC	100 leerlingen	4,8	5,4	5,9	5,9	7%
Avondonderwijs	10 studenten	4,6	5,7	6,9	10,5	95%

\* Bij deze functies dient tevens rekening te worden gehouden met parkeercapaciteit ten behoeve van het halen en brengen van kinderen. Hieronder staat toegelicht hoe deze parkeercapaciteit berekend wordt.

#### Halen en brengen bij basisscholen en kinderdagverblijven

Bij de functies "kinderdagverblijf (crèche)" en "basisonderwijs" dient naast de parkeernorm zoals aangegeven in bovenstaande tabel, tevens rekening te worden gehouden met de parkeercapaciteit voor het halen en brengen van kinderen. Deze wordt als volgt berekend:

- Groep 1 t/m 3: aantal leerlingen x 0,451 x 0,52 x 0,753 = benodigde parkeercapaciteit
- Groep 4 t/m 8: aantal leerlingen x 0,251 x 0,252 x 0,853 = benodigde parkeercapaciteit
- Kinderdagverblijf: aantal leerlingen x 0,651 x 0,252 x 0,753 = benodigde parkeercapaciteit

<sup>1</sup> = reductiefactor autogebruik

<sup>2</sup> = reductiefactor parkeerduur

<sup>3</sup> = reductiefactor aantal kinderen per auto

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.

#### Aanwezigheidspercentages verschillende functies

Functiegroep	Werkdag				Koop-avond	Zaterdag		Zondagmiddag
	ochtend	mid-dag	avond	nacht		mid-dag	avond	
Woningen (bewoners)	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Woningen (bezoekers)	10%	20%	80%	0%	70%	60%	80%	70%
Kantoor/ bedrijven	100%	100%	5%	0%	5%	0%	0%	0%
Horeca *	30%	40%	90%	0%	90%	70%	100%	40%
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%
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	100%	100%	100%	75%
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	50%	100%	25%	100%
Bioscoop/theater/podium/enz.	5%	25%	90%	0%	90%	40%	100%	40%
Sociaal medisch: arts/maatschappelijk/therapeut/consultatiebureau	100%	75%	10%	0%	10%	10%	10%	10%
Verpleeg-/verzorgingstehuis/Aanleunwoning/verzorgingsflat	100%	100%	50%	25%	50%	100%	100%	100%
Ziekenhuis patiënten (inclusief bezoekers)	60%	100%	60%	5%	60%	60%	60%	60%
Ziekenhuis medewerkers	75%	100%	40%	25%	40%	40%	40%	40%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	100%	0%	0%	0%

\* Gebaseerd op bijlage 2, voorbeeld Amersfoort CROW 381

Bron: CROW-publicatie 381 (Toekomstbestendig parkeren)

#### Acceptabele loopafstanden

Hoofdfunctie	Acceptabele loopafstanden tussen hoofdingang en parkeervoorziening
Wonen (bewoners)	Max. 100 meter
Wonen (bezoek)	Max. 250 meter
Werken	Max. 800 meter
Winkelen (bezoek)	Max. 600 meter
Ontspanning (bezoek)	Max. 600 meter
Gezondheidszorg (bezoek)	Max. 100 meter
Onderwijs (bezoek)	Max. 100 meter

*Bron: CROW-publicatie 381 (Toekomstbestendig parkeren)*