

Nota Parkeernormen

De raad van gemeente Vijfheerenlanden,

gezien het voorstel van het college van burgemeester en wethouders van 19 april 2022;

Besluit:

1. De Beleidsnota Parkeernormen Vijfheerenlanden 2022 – 2030 vast te stellen.

1. Inleiding

1.2 Aanleiding

De gemeente Vijfheerenlanden is ontstaan op 1 januari 2019 uit een fusie van de gemeenten Leerdam, Vianen en Zederik. De drie afzonderlijke nota's parkeernormen dienden geharmoniseerd te worden omdat het oude beleid van de drie oude gemeenten per 1 januari 2021 niet meer geldig is. Voor het onderdeel parkeren is er sindsdien het paraplubestemmingsplan 'wonen en parkeren' van kracht. Voor de binnenstad van Leerdam is een voorbereidingsbesluit genomen dat in juni 2022 afloopt. Noodzakelijk is om de drie afzonderlijke nota's parkeernormen te harmoniseren en te actualiseren.

Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of veranderingen betekenen vaak een toename in de verkeersstromen op bestaande wegen met extra vraag naar parkeerplaatsen. Om te voorkomen dat bij de ontwikkeling van een locatie of een functieverandering de parkeerdruk moet worden opgevangen in de omgeving, worden parkeernormen opgelegd. Hierbij gelden een drietal uitgangspunten:

- Het voorzien in van de parkeerbehoefte behoort tot de verantwoordelijkheden van de initiatiefnemer van de ontwikkeling.
- De parkeerbehoefte dient op eigen terrein (de met het plan gemoeide gronden) te worden voorzien. Het college van B&W kan hiervan afwijken (zie ook art. 3.3.1 paraplubestemmingsplan) mits de parkeerbalans het toelaat om in de omgeving van het plangebied de parkeervraag op te vangen. Dit is afhankelijk van de mate van disbalans (monitoring), waarbij het college van B&W besluit om wel of geen vergunning te verlenen.
- Het toepassen van de parkeernormen dient een positieve invloed te hebben op de bereikbaarheid, leefbaarheid en de economische ontwikkeling van de gemeente.

Het CROW (een nationaal kennisinstituut dat zich onder andere bezighoudt met infrastructuur, verkeer en openbare ruimte) biedt gemeenten parkeerkencijfers. Deze cijfers zijn voor gemeenten een hulpmiddel om te komen tot parkeernormen. Om parkeernormen te ontwikkelen die passend zijn voor de gemeente Vijfheerenlanden worden de kencijfers van het CROW gebruikt als basis. Juridisch gezien is het nodig om de parkeernormen en de bijbehorende systematiek vast te leggen. Het doel blijft te voorkomen dat nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of functiewijzigingen leiden tot een ongewenste parkeerdruk in de omgeving. Door een aparte nota bestuurlijk vast te stellen houdt de gemeente de controle op de kwaliteit van de openbare ruimte.

1.3 Doelstelling

De gemeente wil de (toenemende) vraag naar parkeergelegenheid faciliteren op dusdanige wijze dat zowel de bereikbaarheid van de gemeente in zijn geheel als van de verschillende delen daarvan (centra, woonwijken, bedrijventerreinen etc.) kan worden gewaarborgd en de kwaliteit van de openbare ruimte behouden blijft of verbetert. Een tekort aan parkeer capaciteit kan een bron van ergernis in een (centrum)gebied of (woon)buurt zijn. Een goede sturing en afweging van belangen is noodzakelijk bij het oplossen van het parkeervraagstuk. Parkeernormen zijn daarbij een hulpmiddel.

De nota parkeernormen heeft als doel een duidelijk kader te bieden voor de berekening van de parkeerbehoefte voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en functiewijzigingen binnen de gemeente Vijfheerenlanden. Een aantal redenen om een nota parkeernormen op te stellen:

- Parkeernormen dragen bij aan een goed woon- en werkklimaat;
- Nieuwe ontwikkelingen mogen niet leiden tot parkeerproblemen in de omgeving;
- Initiatiefnemers worden gestimuleerd om met oplossingen te komen voor de eigen parkeerbehoefte.

1.4 Toepassing

De nota parkeernormen is van toepassing op ruimtelijke ontwikkelingen binnen de gemeente ten behoeve van nieuwbouw, verbouwingen, uitbreidingen of een wijziging in functie, waarover nog besluitvorming moet plaatsvinden via bijvoorbeeld een omgevingsvergunning of het omgevingsplan.

Voor de dagelijkse praktijk geldt dat:

- Binnen de gemeente er sprake moet zijn van een eenduidige norm die op eenvoudige wijze binnen de gemeente kan worden toegepast.
- De nota parkeernormen duidelijkheid schept voor initiatiefnemers over het aantal te realiseren parkeervoorzieningen bij de ontwikkeling van ruimtelijke projecten.
- Nieuwe planontwikkelingen geen parkeeroverlast mogen veroorzaken voor de nabije omgeving.

2. Uitgangspunten parkeernormen

2.1 Basis parkeernormen

Het CROW geeft landelijke cijfers die als basis gebruikt worden door de gemeente Vijfheerenlanden. Ook voor deze nota parkeernormen is het CROW geraadpleegd: Publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren. Van parkeerkencijfers naar parkeernormen (2018)'. Voor het bepalen van de parkeernormen worden de parkeerkencijfers toegepast. De uitgegeven parkeerkencijfers gelden niet als vaste norm maar hebben een bandbreedte. Voor de gemeente Vijfheerenlanden is het daarom mogelijk om een vaste parkeernorm te ontwikkelen, passend bij de gemeente. Eens in de zoveel jaar kunnen er nieuwe publicaties van het CROW uitkomen met nieuwe richtlijnen; op dat moment gaan dan die normen gelden en zal zo nodig deze Nota Parkeernormen worden geüpdatet.

2.2 Stedelijkheidsgraad en locatie

Het CROW geeft parkeerkencijfers uit onderverdeeld in stedelijkheidsgraad en locatie. De mate van stedelijkheid is van invloed op het aanbod van alternatieve vervoerswijzen en daarmee ook van invloed op de parkeerbehoefte. Naarmate de stedelijkheid afneemt, neemt het aanbod en de kwaliteit van alternatieven voor de auto af en de parkeerbehoefte toe. Het CROW geeft daarom voor de mate van stedelijkheid verschillende parkeernormen uit. De stedelijkheidsgraden worden onderverdeeld in een vijftal categorieën:

- Niet stedelijk
- Weinig stedelijk
- Matig stedelijk
- Sterk stedelijk
- Zeer sterk stedelijk

De stedelijkheid is gebaseerd op de 'omgevingsadressendichtheid' van het CBS. Deze wordt uitgedrukt in het aantal adressen per vierkante kilometer. Voor de gemeente Vijfheerenlanden is dit 900. Daarmee valt de gemeente onder de categorie 'weinig stedelijk' zoals te zien is in de volgende tabel:

Tabel 1. Stedelijkheidsgraad van Nederlandse gemeenten

Klasse	Omgevingsadressendichtheid (adressen per km ²)
zeer sterk stedelijk	> 2500
sterk stedelijk	1500-2500
matig stedelijk	1000-1500
weinig stedelijk	500-1000
niet stedelijk	< 500

Bron: CBS

Ook de ligging van een bepaalde voorziening heeft invloed op de parkeerbehoefte. Het is in de binnensteden vaak moeilijker om parkeerplaatsen in de openbare ruimte te realiseren. Vaak kennen de binnensteden ook een groter aanbod aan vervoerswijzen en kiezen bewoners vaker voor alternatieve vervoerswijzen dan de auto. Ook wordt het daar acceptabeler geacht om niet voor de deur te kunnen parkeren.

Om deze redenen heeft het CROW gekozen voor een parkeerkengetal gebaseerd op een gebiedsindeling in vier verschillende zones:

- Centrum
- Schil centrum
- Rest bebouwde kom
- Buitengebied

Gemeente Vijfheerenlanden wordt opgedeeld in drie zones. Voor de centra van Leerdam en Vianen wordt de zone 'centrum' aangeduid, met om het centrum van Leerdam de schil. De rest van de gemeente wordt ingedeeld in de categorie 'rest bebouwde kom'. In bijlage 2 zijn een drietal kaarten opgenomen die deze zones visueel weergeven.

2.3 Parkeren op eigen terrein

Een (nieuw)bouwinitiatief moet op eigen terrein voldoen aan de parkeervraag. Voor de functie wonen bestaat de parkeernorm uit bewoners- en een bezoekersgedeelte. Het aandeel bezoekersplaatsen verschilt per type woning. Bij grootschalige woningbouwontwikkelingen (vanaf 10 woningen of wooneenheden) moeten de bezoekersplaatsen openbaar toegankelijk zijn en mogen deze zich niet in een afgesloten parkeervoorziening bevinden.

Een privégarage bij een woning mag niet meetellen als parkeergelegenheid. In de praktijk komt het tegenwoordig vaker voor dat een garage voor andere doeleinden wordt gebruikt. Hiermee dient rekening gehouden te worden om een realistisch aantal parkeerplaatsen aan te leggen. In de tabel hieronder wordt aangegeven wat wel meetelt als parkeerruimte op eigen terrein inclusief berekeningsaantallen. Een garage in de vorm van parkeerkelders of een parkeerdek met verschillende parkeerplaatsen die alleen de functie parkeren mogen hebben wordt wel meegeteld als parkeergelegenheid.

Omrekenstabellen eenheden		
Parkeervoorziening*	Theoretisch aantal	Berekeningsaantal
Enkele oprit zonder garage(box)	1	0,8
Lange oprit zonder garage(box) of carport	2	1,5
Dubbele (brede) oprit zonder garage(box)	2	1,7
Garage(box) zonder oprit (bij woning)	1	0,25
Garage(box) (niet bij woning)	1	0,5
Garage(box) met enkele oprit	2	1,0
Garage(box) met dubbele (brede) oprit	3	1,7
Garage(box) met dubbele (brede) oprit	3	1,7

* Enkele oprit is minimaal 5,5 meter lang en een lange oprit is minimaal 10 meter lang

2.4 Gehandicaptenparkeerplaatsen

Bij de bepaling van de parkeerbehoefte van voorzieningen met een grote aantrekkingskracht zoals stadscentra, sportvoorzieningen, maatschappelijke voorzieningen of een combinatie hiervan, moet rekening gehouden worden met de realisatie van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen. Over het aantal te realiseren gehandicaptenparkeerplaatsen en voorwaarden wordt verwezen naar de CROW Publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren. Van parkeerkencijfers naar parkeernormen (2018)'.

2.5 Opladen elektrische voertuigen

Bij de bepaling van de parkeerbehoefte van voorzieningen met een grote aantrekkingskracht zoals stadscentra, sportvoorzieningen, maatschappelijke voorzieningen of een combinatie hiervan, moet rekening gehouden worden met de realisatie van parkeerplaatsen voor elektrisch laden. Over het aantal te realiseren laadplaatsen en voorwaarden wordt verwezen naar 'beleidsregel oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Vijfheerenlanden (zaak 295742)'.

2.6 Loopafstanden

Parkeervoorzieningen dienen op een acceptabele loopafstand gerealiseerd te worden. Over het algemeen willen automobilisten zo dicht mogelijk bij de eindbestemming parkeren. Hoe verder weg geparkeerd dient te worden, hoe groter de kans dat er foutief geparkeerd wordt en er parkeeroverlast ontstaat. De acceptatie van een loopafstand is afhankelijk van onder andere de locatie, motieven om te parkeren, aantrekkelijkheid van de route, parkeerkosten en alternatief vervoer. De gemeente Vijfheerenlanden hanteert voor verschillende motieven en locaties acceptabele loopafstanden. Deze loopafstanden zijn terug te vinden in bijlage 3. Voor de centrumgebieden wordt afgeweken van de gegeven loopafstanden

door het CROW voor de functie wonen. Door af te wijken van de gestelde norm wordt het mogelijk gemaakt om parkeren buiten de centra op te lossen. Naast dat buiten de centra meer mogelijkheden zijn om uit te breiden, draagt minder autoverkeer bij aan de leefbaarheid, veiligheid en de uitstraling van een binnenstad. Daarnaast worden ruimere loopafstanden voor centrumgebieden over het algemeen meer geaccepteerd door bewoners, bezoekers en ondernemers. Overige loopafstanden zijn conform CROW publicatie 381.

2.7 Bijzonderheden

Vooruitlopend op het vaststellen van parkeerbeleid heeft de raad het Paraplubestemmingsplan wonen en parkeren vastgesteld. Dit paraplubestemmingsplan heeft ervoor gezorgd dat er een parkeerregeling geldt voor het grondgebied van de gemeente Vijfheerenlanden in geval van nieuwe ruimtelijke initiatieven. De parkeerregeling houdt in dat de parkeerbehoefte wordt bepaald aan de hand van de beleidsregels over parkeren, dan wel bij het ontbreken van parkeerbeleidsregels, aan de hand van de actuele CROW parkeercijfers.

Na inwerkingtreding van deze nota parkeernormen, wordt deze nota het beoordelingskader voor het bepalen van de parkeerbehoefte.

In het genoemde paraplubestemmingsplan zijn twee gebieden aangemerkt als uitzondering. Dit zijn de plangebieden van de bestemmingsplannen 'Hoef en Haag' en 'Broekgraaf'. Voor deze bestemmingsplannen is in het paraplubestemmingsplan bepaald dat de in deze bestemmingsplannen opgenomen parkeerregeling in bepaalde situaties onverminderd van kracht blijft. Deze Nota Parkeernormen is voor de situaties zoals bepaald in het paraplubestemmingsplan daarmee niet van toepassing op de plangebieden van de bestemmingsplannen 'Hoef en Haag' en 'Broekgraaf'. Eventuele uitbreidingen van het dorp 'Hoef en Haag' en de Leerdamse wijk 'Broekgraaf' vallen wel onder de nieuwe nota.

3. Toepassen parkeernormen

Deze nota parkeernormen zorgt voor een toetsingskader bij besluitvorming over nieuwe (bouw)ontwikkelingen en functiewijzigingen in de gemeente Vijfheerenlanden.

3.1 Bepalen parkeerbehoefte

Bij elk plan wordt eerst bepaald welke normatieve parkeerbehoefte geldt. Per functie wordt het normatieve aantal (optelling van functies/doelgroepen x normen) parkeerplaatsen van het betreffende plan berekend. Dit aantal parkeerplaatsen, altijd naar boven afgerond na berekening, is de parkeerbehoefte die bij het plan hoort. Zoals eerder beschreven in het document wordt er onderscheid gemaakt in centrum, schil en rest bebouwde kom.

3.2 Verrekening oude functie

Bij een functieverandering is het afhankelijk van de locatie of de nieuw berekende parkeereis kan worden verminderd met de parkeereis van de laatste actieve functie. Het bestaande aantal parkeerplaatsen wordt hier vervolgens van afgetrokken. In de volgende tabel zijn de mogelijkheden per zone aangegeven:

Zone	Mogelijkheid verrekening
Centrum	Nee
Schilgebied	Ja
Rest bebouwde kom	Ja

De verrekening is niet mogelijk in de centrumgebieden Leerdam en Vianen. Reden hiervoor is dat voor sommige panden in het verleden nooit een parkeereis is opgelegd; het autobezit had toen nog niet zo'n omvang als nu. Het parkeren kon volledig in de openbare ruimte worden opgelost. Als hier de mogelijkheid van verrekening met de oude functie wordt toegestaan, zou dit ertoe leiden dat functies gemakkelijk kunnen worden omgezet (met name van winkel naar wonen) zonder dat er in extra parkeerplaatsen behoefte te worden voorzien. Om daar waar gewenst de transitie naar wonen toch mogelijk te maken, wordt er voor de minimum CROW-parkeernorm gekozen voor de functie wonen. Welke parkeernorm kan worden gehanteerd is te terug te vinden in bijlage 1.

Bijzonderheden

Bij initiatieven in het 'schilgebied' of 'rest bebouwde kom' waarbij verwacht wordt dat door de ontwikkeling de parkeerdruk in de omgeving te hoog wordt, kan de gemeente aan de ontwikkelaar vragen een onafhankelijk parkeeronderzoek aan te leveren in de directe omgeving van het plangebied. Wanneer

de parkeerdruk hoger is dan 80% mag de gemeente eisen dat voldaan wordt aan de volledige parkeereis. Verrekening is dan ook niet mogelijk.

3.3 Toets dubbelgebruik

De parkeervraag van de verschillende functies is niet altijd op hetzelfde moment aanwezig. Het is hierdoor in een gebied met gemengde functies mogelijk dat parkeerplaatsen een gecombineerd gebruik kennen. Een kapperszaak in een woonwijk trekt overdag bezoekers aan die kunnen parkeren op plaatsen die in de avond en 's nachts voornamelijk door bewoners worden gebruikt bijvoorbeeld. De totale parkeervraag is dan lager dan een eenvoudige optelsom van de parkeervraag per functie. Dit zou ook een vertekend beeld geven van de totale parkeerbehoefte. Door het toepassen van dubbelgebruik ontstaat er een realistisch beeld van de parkeerbehoefte op verschillende tijdstippen. Met dubbelgebruik mag alleen rekening gehouden worden wanneer de parkeerplaatsen vrij toegankelijk zijn. Een parkeerplaats op een oprit mag daarom niet worden meegeteld. Het moment van het hoogste aanwezigheidspercentage is leidend bij het bepalen van dubbelgebruik. Dit is het gezamenlijk piekmoment. In de volgende tabel zijn de aanwezigheidspercentages schematisch weergegeven.

	werkdag-ochtend	werkdag-middag	werkdag-avond	werkdag-nacht	koop-avond ¹⁾	zaterdag-middag	zaterdag-avond	zondag-middag
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%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	0% ²⁾	0%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	100%	0% ³⁾	0% ⁴⁾
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	100%	0% ³⁾	0% ⁴⁾
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/enzovoort	5%	25%	90%	0%	90%	40%	100%	40%
sociaal medisch: arts/therapeut/consultatiebureau	100%	75%	10%	0%	10%	10%	10%	10%
verpleeghuis/verzorgingstehuis	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%

- 1) Indien sprake van een traditionele koopavond
- 2) Indien op zaterdag open: 100
- 3) Indien 's avonds open: 70%
- 4) Indien koopzondag: 100%

Tabel 1 Aanwezigheidspercentages (CROW: Publicatie 381)

3.4 Mobiliteitscorrectie

Bij het stimuleren en/of ontwikkelen van andere mobiliteitsvormen kan een correctie worden toegepast op het aantal te ontwikkelen parkeerplaatsen. Denk bijvoorbeeld aan de inzet van deelauto's voor bewoners waarbij één deelauto minimaal 3 parkeerplaatsen vervangt in het centrumgebied, schilgebied en de rest van de bebouwde kom. Het exact aantal parkeerplaatsen dat gecorrigeerd wordt is daarnaast afhankelijk van het aantal woningen en de doelgroep die gebruik gaat maken van de nieuwe ontwikkeling.

De initiatiefnemer is verplicht te onderbouwen op welke manier de mobiliteitsoplossing in de praktijk gewaarborgd blijft voor een periode van minimaal 10 jaar.

3.5 Bijzonderheden basisonderwijs

Bij de functie basisonderwijs moet bedacht worden dat het halen en brengen van scholieren niet in de parkeernorm is opgenomen maar wel aandacht behoeft. Voor de bepaling van het aantal parkeerplaatsen is als vuistregel de volgende rekenmethode te hanteren:

- Groepen 1 t/m 3: **aantal leerlingen * % leerlingen met auto * 0,5** (reductiefactor parkeerduur) * 0,75 (reductiefactor aantal kinderen per auto)
- Groepen 4 t/m 8: **aantal leerlingen * % leerlingen met auto * 0,25** (reductiefactor parkeerduur) * 0,85 (reductiefactor aantal kinderen per auto)
- Peuterspeelzaal/kinderdagverblijf: **aantal leerlingen * % leerlingen met auto * reductiefactor parkeerduur * reductiefactor aantal kinderen per auto**
- Naschoolse opvang: hierbij wordt gerekend met dezelfde normen en reductiefactoren als bij de groepen 4 t/m 8

Het percentage leerlingen dat met de auto wordt gebracht en gehaald ligt tussen de 1% en de 60%.

Gemiddeld ligt het percentage op:

- Groepen 1 t/m 3: 30%
- Groepen 4 t/m 8: 10%
- Peuterspeelzaal/kinderdagverblijf: 50%

Reductiefactor parkeerduur:

- Groepen 1 t/m 3 gemiddeld 10 minuten in periode van 20 minuten = 0,5
- Groepen 4 t/m 8 gemiddeld 2,5 minuten in periode van 10 minuten = 0,25
- Peuterspeelzaal/kinderdagverblijf gemiddeld 15 minuten in periode van 60 minuten = 0,25

Reductiefactor aantal leerlingen per auto:

- Groepen 1 t/m 3 en peuterspeelzaal/kinderdagverblijf = 0,75
- Groepen 4 t/m 8 = 0,85
- Peuterspeelzaal = 0,75

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

3.6 Parkeereis toetsen aan behoefte

Nadat de parkeereis is vastgesteld komt vervolgens de vraag of de parkeereis volledig op eigen terrein gerealiseerd kan worden. Wanneer dat niet het geval is, zijn er mogelijk alternatieven voorhanden:

- Parkeergelegenheden ontwikkelen op eigen terrein is de basisnorm. Mocht dit niet haalbaar zijn, moet de initiatiefnemer onderbouwd aangeven waarom deze niet op eigen terrein gerealiseerd kunnen worden. Wanneer de initiatiefnemer niet kan voorzien in voldoende parkeervoorzieningen op eigen terrein is het mogelijk om gebruik te maken van vervangende parkeervoorzieningen.
- Om te voldoen aan de resterende parkeereis kan gebruik gemaakt worden van vervangende parkeervoorzieningen (privaat/particulier) op een locatie binnen de geldende loopafstanden (bijlage 3), zover deze nog niet zijn toegewezen aan een andere ontwikkeling. Daarnaast is het belangrijk dat de toenemende parkeerdruk het toelaat (maximaal 85% na ontwikkeling) op maatgevende momenten. De initiatiefnemer dient te beschikken over een parkeervereenkomst tussen initiatiefnemer en de aanbieder van de parkeerruimte. Deze overeenkomst dient minimaal 10 jaar te gelden. Naast dit privaatrechtelijke spoor wordt in het ruimtelijk besluit een voorwaarde of voorwaardelijke verplichting opgenomen. Hierin staat dat de vervangende parkeervoorzieningen gerealiseerd moeten worden, als dit met het oog op de ruimtelijke aanvaardbaarheid van het initiatief (voldoende parkeergelegenheid) noodzakelijk is.
- De vervangende parkeerruimte kan ook in het openbaar gebied op gemeentegrond worden opgevangen. Dit in samenspraak met de gemeente en een onafhankelijk parkeerdrukonderzoek in de omgeving. Na ontwikkeling mag de maximale parkeerdruk in de omgeving maximaal 85% bedragen. Wanneer de huidige parkeerdruk bijvoorbeeld 75% bedraagt, mag de huidige ontwikkeling de parkeerdruk maximaal 10% verhogen. Dit is nadrukkelijk niet het uitgangspunt.

Bijlagen

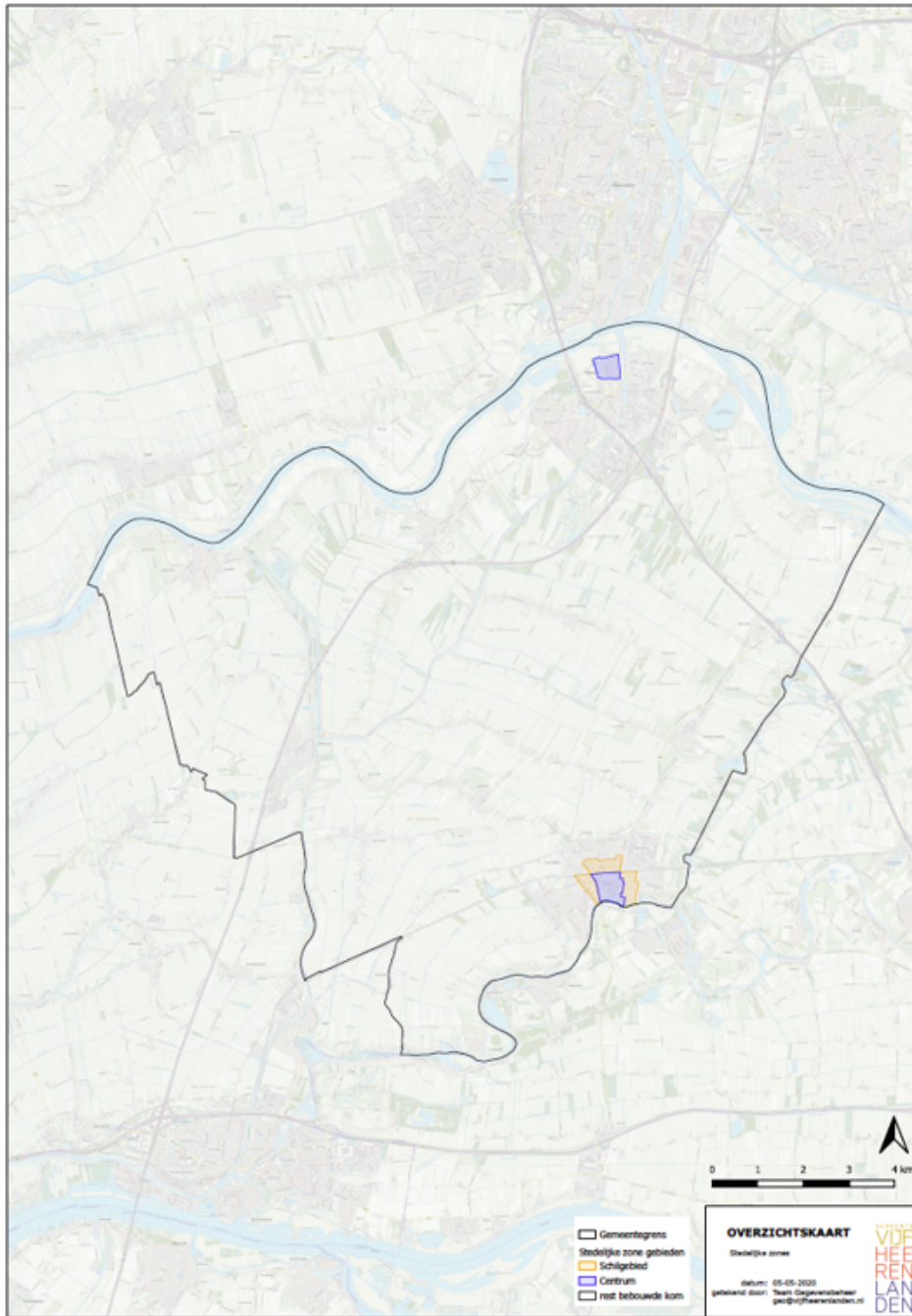
1. Parkeernormen

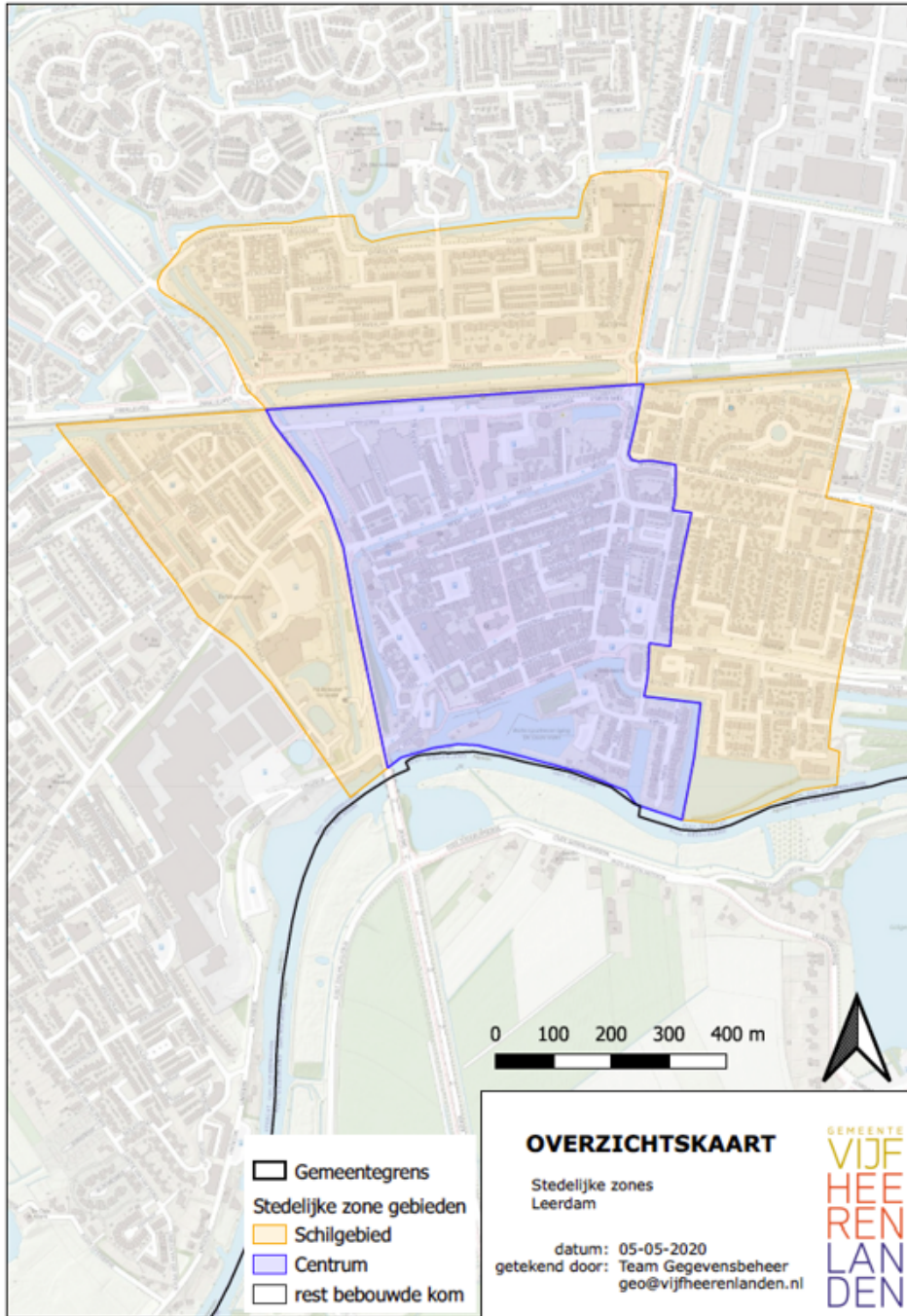
Functie	Per	Centrum	Schil- gebied	Rest be- bouwde kom	Aandeel Be- zoekers
WONEN					
Koop, huis, vrijstaand	Woning	1,4	2,1	2,3	0,3
Koop, huis, twee-onder-een- kap	Woning	1,3	2,0	2,2	0,3
Koop, huis, tussen/hoek	Woning	1,1	1,8	2,0	0,3
Koop, appartement, duur	Woning	1,2	1,9	2,1	0,3
Koop, appartement, midden	Woning	1,0	1,7	1,9	0,3
Koop, appartement, goedkoop	Woning	0,9	1,4	1,6	0,3
Huur, huis, vrije sector	Woning	1,1	1,8	2,0	0,3
Huur, huis, sociale huur	Woning	0,9	1,4	1,6	0,3
Huur, appartement, duur	Woning	1,0	1,7	1,9	0,3
Huur, appartement, mid- den/goedkoop (incl. sociale huur)	Woning	0,7	1,2	1,4	0,3
Kamerverhuur, zelfstandig (niet-studenten)	Kamer	0,5	0,65	0,7	0,2
Kamerverhuur, studenten, niet zelfstandig	Kamer	0,2	0,25	0,25	0,2
Serviceflat	Woning	0,8	1,1	1,2	0,3
Kleine eenpersoonswoning (tiny house, meestal grondge- bonden)	Woning	0,5	0,65	0,7	0,3
WERKEN					
Kantoor (zonder baliefunctie)	100 m ² BVO	1,85	2,35	2,55	5%
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	100 m ² BVO	2,45	2,95	3,55	20%
Bedrijf arbeidsintensief/bezoe- kersextensief (industrie, labo- ratorium, werkplaats)	100 m ² BVO	1,55	1,95	2,35	5%
Bedrijf arbeidsextensief/bezoe- kersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)	100 m ² BVO	0,65	0,85	1,05	5%
Bedrijfsverzamelgebouw	100 m ² BVO	1,35	1,75	1,95	5%
WINKELN EN BOODSCHAPPEN					
Buurtsupermarkt	100 m ² BVO	2,3	3,2	4,1	89%
Fullservice-supermarkt	100 m ² BVO	3,85	4,95	5,9	93%
Grote supermarkt (XL)	100 m ² BVO	6,6	7,6	8,6	84%
Groothandel specialist (bij- voorbeeld levensmiddelen, kantoorartikelen)	100 m ² BVO	n.v.t.	6,35	6,75	80%
Groothandel algemeen	100 m ² BVO	n.v.t.	7,1	7,1	80%
Binnenstad of hoofdwin- kel(stads)centrum 20.000- 30.000 inwoners	100 m ² BVO	3,6	n.v.t.	n.v.t.	82%
Buurt- en dorpscentrum	100 m ² BVO	n.v.t.	3,3	4,0	72%
Wijkcentrum (klein)	100 m ² BVO	n.v.t.	4,0	4,9	76%
Wijkcentrum (gemiddeld)	100 m ² BVO	n.v.t.	4,7	5,5	79%

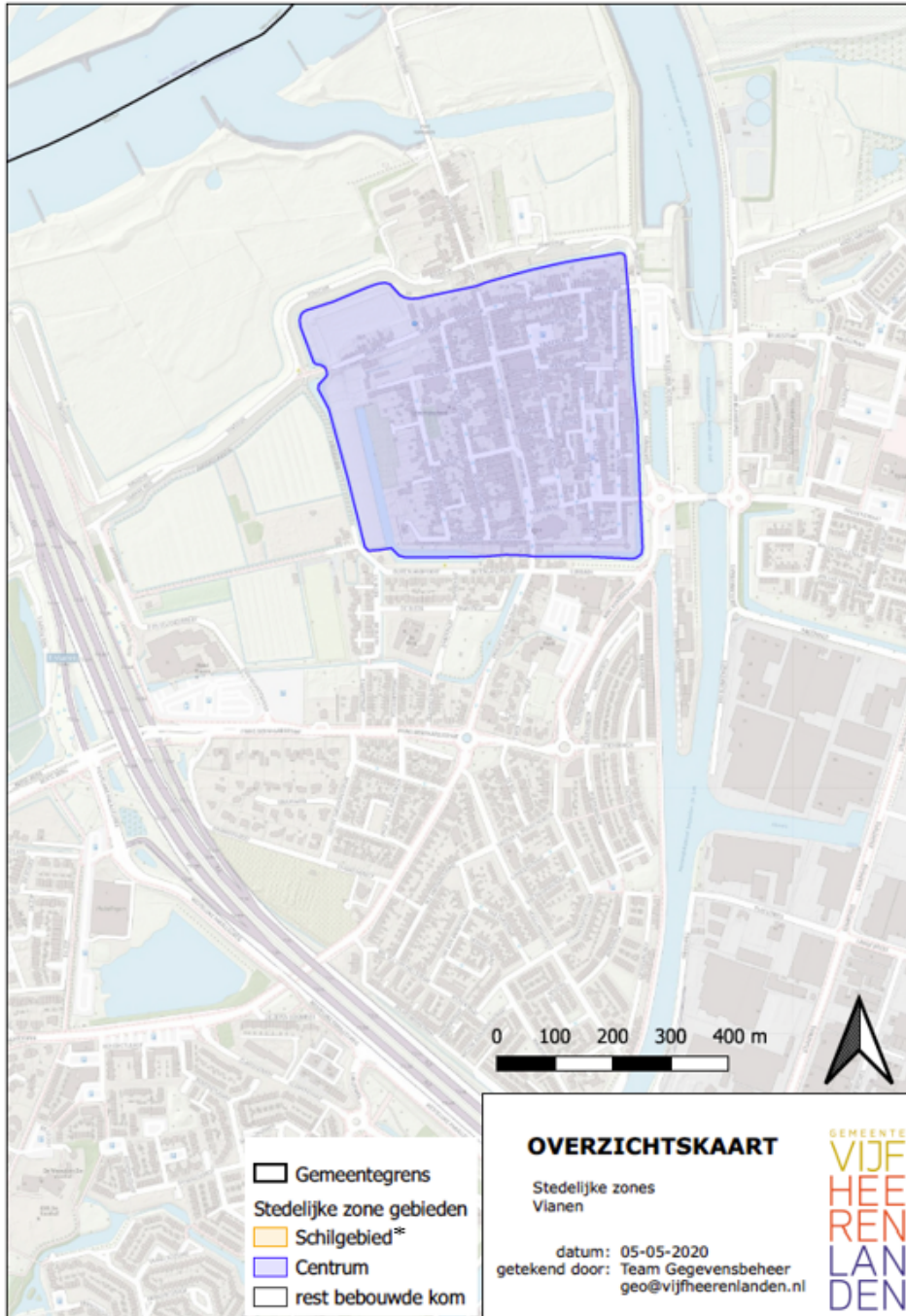
Wijkcentrum (groot)	100 m ² BVO	n.v.t.	5,1	6,1	81%
Stadsdeelcentrum	100 m ² BVO	n.v.t.	5,6	6,8	85%
Weekmarkt (bij klein wijk-, buurt- en dorpscentrum)	100 m ² BVO	0,225	0,225	0,225	85%
Kringloopwinkel	100 m ² BVO	n.v.t.	1,25	1,95	89%
Bruin- en witgoedzaken	100 m ² BVO	4,05	6,15	8,15	92%
Woonwarenhuis/woonwinkel	100 m ² BVO	1,25	1,75	1,95	91%
Woonwarenhuis (zeer groot)	100 m ² BVO	n.v.t.	n.v.t.	5,15	95%
Meubelboulevard/woonboulevard	100 m ² BVO	n.v.t.	2,15	2,55	93%
Winkelboulevard	100 m ² BVO	n.v.t.	3,95	4,45	94%
Outletcentrum	100 m ² BVO	n.v.t.	9,5	10,4	94%
Bouwmarkt	100 m ² BVO	n.v.t.	1,85	2,45	87%
Tuincentrum	100 m ² BVO	n.v.t.	2,35	2,65	89%
Groencentrum	100 m ² BVO	n.v.t.	2,35	2,65	89%
SPORT, CULTUUR EN ONTSPANNING					
Bibliotheek	100 m ² BVO	0,45	0,75	1,15	97%
Museum	100 m ² BVO	0,6	0,8	1,1	95%
Bioscoop	100 m ² BVO	3,2	8,0	11,2	94%
Filmtheater/filmhuis	100 m ² BVO	2,6	5,3	7,9	97%
Theater/schouwburg	100 m ² BVO	7,4	8,0	9,8	87%
Musicaltheater	100 m ² BVO	2,9	3,4	4,0	86%
Casino	100 m ² BVO	5,7	6,1	6,5	86%
Bowlingcentrum	Bowlingbaan	1,6	2,3	2,8	89%
Biljart-/snookercentrum	Tafel	0,85	1,15	1,35	87%
Dansstudio	100 m ² BVO	1,6	3,9	5,5	93%
Fitnessstudio/sportschool	100 m ² BVO	1,4	3,4	4,8	87%
Fitnesscentrum	100 m ² BVO	1,7	4,5	6,3	90%
Wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)	100 m ² BVO	n.v.t.	n.v.t.	9,3	99%
Sauna, hammam	100 m ² BVO	2,5	4,6	6,7	99%
Sporthal	100 m ² BVO	1,55	2,15	2,85	96%
Sportzaal	100 m ² BVO	1,15	1,95	2,85	94%
Tennishal	100 m ² BVO	0,3	0,4	0,5	87%
Squashhal	100 m ² BVO	1,6	2,4	2,7	84%
Zwembad overdekt	100 m ² bassin	n.v.t.	10,7	11,5	97%
Zwembad openlucht	100 m ² bassin	n.v.t.	10,1	12,9	99%
Zwemparadijs	100 m ² bassin	n.v.t.	n.v.t.	4,0	99%
Sportveld	Hectare netto terrein	20,0	20,0	20,0	95%
Stadion	Zitplaats	0,12	0,12	0,12	99%
Kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)	100 m ² BVO	1,25	1,55	1,85	98%
Kunstijsbaan (400 meter)	100 m ² BVO	n.v.t.	4,8	5,4	98%
Ski- snowboardhal	100 m ² sneeuw (excl. Oefenpistes)	n.v.t.	n.v.t.	2,55	98%
Jachthaven	Ligplaats	0,6	0,6	0,6	-
Golfoefencentrum (pitch en putt)	Centrum	n.v.t.	n.v.t.	51,1	93%
Golfbaan (18 holes)	18 holes, 60 ha	n.v.t.	n.v.t.	96,0	98%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), gemiddeld en kleiner	100 m ² BVO	3,1	3,9	4,7	97%

Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), groot	100 m ² BVO	3,7	4,6	5,6	98%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), zeer groot	100 m ² BVO	4,0	4,9	5,9	98%
Kinderboerderij (stadsboerderij)	Gemiddelde boerderij	3,1	3,9	4,9	97%
Manege (paardenhouderij)	Per box	n.v.t.	n.v.t.	0,4	90%
Dierenpark	Hectare netto terrein	8,0	8,0	8,0	99%
Attractie- en pretpark	Hectare netto terrein	n.v.t.	n.v.t.	8,0	99%
Volkstuin	10 tuinen	n.v.t.	1,25	1,35	100%
Plantentuin (botanische tuin)	Per gemiddelde tuin	n.v.t.	7,5	10,5	99%
HORECA EN (VERBLIJFS)RECREATIE					
Camping (kampeerterrein)	Standplaats	n.v.t.	n.v.t.	1,2	90%
Bungalowpark (huisjescomplex)	Bugalow	n.v.t.	n.v.t.	1,7	91%
1* Hotel	10 kamers	0,4	0,8	2,5	77%
2* Hotel	10 kamers	1,45	2,35	4,25	80%
3* Hotel	10 kamers	2,2	3,4	5,2	77%
4* Hotel	10 kamers	3,5	5,3	7,5	73%
5* Hotel	10 kamers	5,5	8,3	11	65%
Café/bar/cafetaria	100 m ² BVO	6,0	6,0	7,0	-
Restaurant	100 m ² BVO	11,0	11,0	15,0	-
Discotheek	100 m ² BVO	7,0	13,9	20,9	99%
Evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw	100 m ² BVO	5,5	6,5	8,5	99%
GEZONDHEIDSZORG EN (SOCIALE) VOORZIENINGEN					
Huisartsenpraktijk (-centrum)	Behandelkamer	2,25	2,75	3,25	57%
Apotheek	Apotheek	2,35	2,85	3,35	45%
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	Behandelkamer	1,35	1,65	1,95	57%
Consultatiebureau	Behandelkamer	1,45	1,75	2,05	50%
Consultatiebureau voor ouderen	Behandelkamer	1,3	1,6	2,0	38%
Tandartsenpraktijk (-centrum)	Behandelkamer	1,65	2,15	2,55	47%
Gezondheidscentrum	Behandelkamer	1,65	2,05	2,45	55%
Ziekenhuis	100 m ² BVO	1,5	1,7	1,9	29%
Crematorium	(deels) gelijktijdige plechtige	n.v.t.	n.v.t.	30,1	99%
Begraafplaats	(deels) gelijktijdige plechtige	n.v.t.	n.v.t.	31,6	97%
Penitentiaire inrichting	10 cellen	1,65	2,15	3,25	37%
Religiegebouw	Zitplaats	0,15	0,15	0,15	-
Verpleeg- en verzorgingstehuis	Wooneenheid	0,6	0,6	0,6	60%
ONDERWIJS					
Kinderdagverblijf (crèche)	100 m ² BVO	1,0	1,2	1,4	0%
Basisonderwijs	Leslokaal	0,75	0,75	0,75	0%
Middelbare school	100 leerlingen	3,7	4,6	4,9	11%
ROC	100 leerlingen	4,8	5,4	5,9	7%
Hogeschool	100 studenten	9,4	10,2	10,9	72%
Universiteit	100 studenten	13,4	15,4	16,7	48%
Avondonderwijs	10 studenten	4,6	5,7	6,8	95%

2 . Gebiedsindeling







* Vianen kent geen schilgebied

3. Loopafstanden

In onderstaande tabellen staan de loopafstanden die gehanteerd worden per zone.

Centrum

Hoofdfunctie	Loopafstanden in meters
Wonen	600
Winkelen	600
Werken	600
Ontspanning	600
Gezondheidszorg	100
Onderwijs	100

Schilgebied & Rest bebouwde kom

Hoofdfunctie	Loopafstanden in meters
Wonen	100
Winkelen	200
Werken	200
Ontspanning	100
Gezondheidszorg	100
Onderwijs	100

Aldus besloten door de raad van Vijfheerenlanden
in zijn openbare vergadering van 9 juni 2022

de interim-griffier
M.C. (Marijke) van de Plasse

de voorzitter
S. (Sjors) Fröhlich