

## Beleidsnotitie Parkeernormen gemeente Westerkwartier

### 1. Inleiding

#### 1.1 Aanleiding

Op 1 juli 2018 zijn de stedenbouwkundige bepalingen in de gemeentelijke Bouwverordening vervallen. Dit houdt verband met een wijziging van de Woningwet van eind 2014. Het gaat onder andere om de parkeernormbepaling. Er kan niet meer verwezen worden naar stedenbouwkundige bepalingen. In alle bestemmingsplannen van de gemeente Westerkwartier moet een bepaling ten aanzien van parkeren worden opgenomen. Zo kan bij aanvragen voor een omgevingsvergunning een parkeertoets plaatsvinden. Echter, niet in alle bestemmingsplannen van de gemeente Westerkwartier is hiertoe een adequate regeling opgenomen.

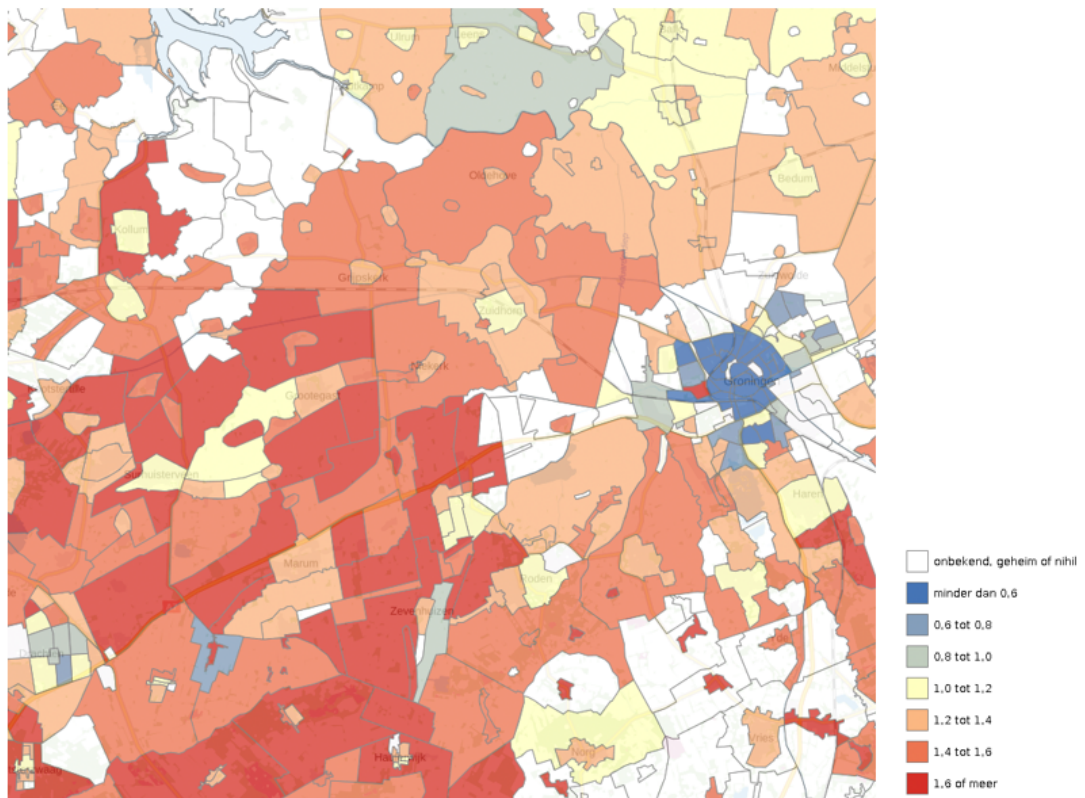
In december 2018 heeft CROW de meest recente publicatie '*Toekomstbestendig parkeren; van parkeerkencijfers naar parkeernormen*' (publicatie nr. 381) uitgebracht. Binnen de gemeente Westerkwartier wordt getoetst aan deze geldende CROW-parkeerkencijfers. In sommige situaties wordt ook nog getoetst aan 'Parkeerkencijfers voor het centrum van Leek', welke zij gebaseerd op een oudere CROW-publicatie (2004) en derhalve niet actueel meer zijn. Dit geeft onduidelijkheid en is niet eenduidig. Voornemen is dan ook om voor het gehele gemeentelijk grondgebied de parkeernormen door middel van een paraplu-plan vast te leggen. De parkeernormen die in dit document worden beschreven vormen daarbij het uitgangspunt. Het paraplu-plan beschrijft de parkeernormen voor de plangebieden van bestemmingsplannen, waar geen nadere regels ten aanzien van het parkeren zijn opgenomen. De nieuwe bestemmingsplannen bevatten regels ten aanzien van het parkeren. In de regels van het paraplu-plan en de nieuwe bestemmingsplannen wordt verwezen naar onderhavige parkeernormen voor de gemeente Westerkwartier. Indien de landelijke parkeerkencijfers van het CROW in de toekomst worden geactualiseerd, dan worden deze actuele kencijfers als parkeernorm voor de gemeente Westerkwartier aangehouden.

#### 1.2 Waarom parkeernormen?

Om te garanderen dat er voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd bij nieuwe (bouw)projecten, zijn parkeernormen in het leven geroepen. Parkeernormen geven duidelijkheid aan initiatiefnemers of ontwikkelaars en er wordt voorkomen dat in nieuwe situaties te weinig parkeerplaatsen worden gerealiseerd en/of parkeerverlast ontstaat in bestaande centrum- en woongebieden. In alle (ontwikkel)bestemmingsplannen dient naar de parkeernormen te worden verwezen. Daarmee wordt juridisch vastgelegd dat een toetsing aan de parkeernorm moet plaatsvinden bij nieuwe of gewijzigde functies. Parkeernormen zijn echter niet toepasbaar voor bestaande situaties: alleen in het kader van een bestemmingsplan of de aanvraag van een (omgevings)vergunning kan getoetst worden aan de vigerende parkeerregeling.

#### 1.3 Context

Het is van belang om bij het vaststellen van parkeernormen rekening te houden met actuele inzichten met betrekking tot autobezit en -gebruik en ontwikkelingen en ambities op het gebied van duurzame mobiliteit en een veranderend ruimtegebruik. Onderstaand kaartbeeld toont het autobezit in de gemeente Westerkwartier. Zichtbaar is dat in de landelijke gebieden het autobezit hoger ligt dan in de grotere plaatsen in de gemeente.



Figuur 1-1: personenauto's per huishouden – 1 januari 2019 (bron: CBS)

Het gemiddeld aantal personenauto's per huishouden op 1 januari 2020 in de gemeente Westerkwartier bedraagt 1,3 (bron: CBS). Dit aantal betreft het aantal personenauto's:

- exclusief bezoekers-parkeren (veelal wordt 0,3 parkeerplaatsen per woning aangehouden<sup>1</sup>);
- inclusief private lease;
- grotendeels exclusief zakelijke lease en bedrijfsauto's (circa 15%).

In samenhang met andere maatregelen op het gebied van mobiliteit kunnen parkeernormen een sturingsinstrument zijn, om het autobezit en -gebruik te beperken en meer duurzame vormen van mobiliteit te stimuleren. Hierbij kan gedacht worden aan bijvoorbeeld de volgende maatregelen en uitgangspunten:

- De fietser en de voetganger als maat der dingen bij het van de ontwerp openbare ruimte;
- Woongebieden met een autoluw karakter (autovrij of erf);
- Goede en voldoende fietsparkeervoorzieningen;
- Volwaardig aanbod aan openbaar vervoer & deelmobiliteit;
- Sturend beleid auto-parkeren, waaronder hanteren parkeerregimes (betaald parkeren, blauwe zone, parkeren op afstand en/of bijgestelde parkeernormen).

Voorts is er een aantal ontwikkelingen die invloed heeft op het autobezit en -gebruik, te weten:

- Jongere generaties hechten minder aan autobezit, meer aan beschikking over mobiliteit;
- Per saldo nemen autobezit en auto-gebruik echter nog steeds toe, zij het in een lager tempo dan voorheen;
- Indien leeftijd en/of inkomen toenemen, neemt ook het autobezit toe;
- In landelijk gebied en suburbane woonwijken is én blijft auto vooral nog dominant in de vervoerswijze-verdeling;

1) Recent landelijk onderzoek heeft uitgewezen dat het aandeel bezoekers-parkeren in de praktijk vaak lager ligt, dan tot nu is opgenomen in de landelijke parkeercijfers. Indien dit leidt tot een bijstelling van de landelijke parkeercijfers van het CROW, dan worden ook de gemeentelijke parkeernormen hierop aangepast.

- Flexibeler werken maakt de noodzaak voor dagelijks woon-werkverkeer minder groot;
- Na corona is het aandeel openbaar vervoer binnen vervoerswijze-keuze afgenomen ten gunste van het gebruik en bezit van de auto;
- Bezuinigingen op openbaar vervoer verslechteren de concurrentiepositie van het openbaar vervoer ten opzichte van de auto;
- Investerings in het regionaal fietsnetwerk en de opkomst van de e-bike kunnen autogebruik- en bezit beperken;
- De opkomst van deelmobiliteit kan autobezit in de toekomst beperken;
- De opkomst van elektrische voertuigen leidt tot een grotere behoefte aan laadmogelijkheden in de openbare ruimte (en daarmee per saldo extra parkeercapaciteit);
- De invoering van een kilometerheffing maakt het gebruik van de auto duurder, maar het bezit van de auto goedkoper;
- Autonome mobiliteit kan op lange termijn (grote) invloed hebben op autogebruik en de verkeersplanologie;

Al deze ontwikkelingen hebben invloed op de mate waarin de auto wordt gebruikt en op het autobezit. Het huidige autobezit en bovengeschetste ontwikkelingen worden in ogenschouw genomen bij de te hanteren parkeernormen in de gemeente Westerkwartier.

## 2. Uitvoering parkeerverplichting

### 2.1 Parkeernormering op basis van parkeerkencijfers

De gemeente Westerkwartier kiest voor de meest actuele landelijke parkeerkencijfers als grondslag voor de gemeentelijke parkeernormering. Daarbij wordt het gemiddelde van de door het CROW aangegeven bandbreedte aangehouden. Hierbij spelen de volgende overwegingen en ontwikkelingen een rol:

- Parkeernormen kunnen in samenhang met andere instrumenten als sturingsinstrument worden gebruikt om het autobezit en autogebruik te beperken. Tegelijkertijd zien we dat het aanbod aan openbaar vervoer verschaald en het autobezit in het landelijke gebied nog steeds toeneemt;
- Een (te) hoge parkeerdruk kan bijdragen aan hinder en verkeersonveiligheid en doet afbreuk aan de ruimtelijke kwaliteit;
- De druk op de openbare ruimte neemt toe; vanuit andere beleidsvelden is er in toenemende mate vraag naar ruimte voor groen en water en mogelijkheden voor biodiversiteit en klimaatadaptatie; dit kan ten koste gaan van ruimte voor verkeer en parkeren. Het is van belang deze zaken integraal af te wegen.

### 2.2 Stedelijkheidsgraad

Bij de parkeerkencijfers van het CROW wordt onderscheid gemaakt naar 'stedelijkheidsgraad': naarmate een gemeente een meer stedelijk karakter heeft, kunnen lagere parkeernormen worden toegepast<sup>2</sup>. De stedelijkheidsgraad is door het CBS (<http://stattline.cbs.nl>) gedefinieerd op basis van de 'omgevingsadressendichtheid' (het gemiddeld aantal andere adressen dat binnen een cirkel van één kilometer rondom elk adres te vinden is). De stedelijkheidsgraad voor de gemeente Westerkwartier is gebaseerd op data van het CBS, onze eigen gegevens met betrekking tot 'omgevingsadressendichtheid' en ervaringen uit het verleden. Op basis van de omgevingsadressendichtheid zou de gemeente Westerkwartier als "niet stedelijk" worden aangemerkt. Echter, doorslaggevend voor het bepalen van de stedelijkheidsgraad in relatie tot de parkeernormering voor de gemeente, is het gegeven dat parkeerknelpunten zich in de praktijk met name voordoen in de grotere kernen binnen de gemeente Westerkwartier. Op basis hiervan wordt de gemeente Westerkwartier beschouwd als een gemeente met een 'weinig stedelijk' karakter.

### 2.3 Gebiedsindeling

De hoogte van de parkeernorm wordt ook bepaald door nadere ruimtelijke kenmerken (centrum, schil, overig, buitengebied) van een gebied. Hoe dichter bij het centrum, des te beperkter er een behoefte bestaat aan het gebruik van de auto en beter normaliter de kwaliteit en het aanbod van overige vervoerswijzen is. In deze gevallen kan een lagere parkeernorm worden gehanteerd. Het CROW maakt onderscheid in vier verschillende zones:

- Centrum
- Schil centrum
- Rest bebouwde kom
- Buitengebied

2) Een lage parkeernorm wil zeggen dat bij een nieuwe functie per (oppervlakte)eenheid een laag aantal parkeerplaatsen nodig is. Hoe hoger de parkeernorm, hoe meer parkeerplaatsen nodig zijn per (oppervlakte)eenheid.

In een centrumgebied zijn de parkeerkencijfers van het CROW het laagst en naarmate men verder van het centrum komt, worden de parkeerkencijfers hoger. Daarvoor zijn twee belangrijke redenen:

1. het centrumgebied is vanwege de (centrale) ligging en aanwezige voorzieningen beter bereikbaar met andere vormen van vervoer dan de auto;
2. in veel centra is sprake van gereguleerd parkeren (zoals betaald parkeren of blauwe zone) waardoor het aantrekkelijker is om bijvoorbeeld lopend of met de fiets naar het centrum te komen.

De gemeente Westerkwartier kent overigens geen betaald parkeren. In bepaalde delen van de gemeente met een hoge parkeerdruk is het parkeren door middel van een blauwe zone gereguleerd. Voor het overige kan men vrij parkeren.

In de gemeente Westerkwartier wordt onderscheid gemaakt in vier verschillende zones:

Zone	Omschrijving zone	Toe te passen CROW-parkeerkencijfers
A	Centrum Zuidhorn, Leek, Marum, Grijpskerk en Grootegast	'centrum'
B	Schil rond centrum Zuidhorn en Leek	'schil centrum'
C	Rest bebouwde kom en overige kernen	'rest bebouwde kom'
D	Gebied buiten bebouwde kom	'buitengebied'

Tabel 2.1: Gebiedsindeling parkeernormen

De twee grootste dorpen van de gemeente Westerkwartier kennen beide een relatief groot centrumgebied met een regionale functie. In deze beide dorpen wordt daarom onderscheid gemaakt tussen "centrum", "schil"; en "rest bebouwde kom". In de dorpen Marum en Grijpskerk en Grootegast zijn alleen de zones "centrum" en "rest bebouwde kom" van toepassing. De begrenzing van de zones "centrum" en "schil" is bepaald op basis van gebiedskenmerken (waaronder het aandeel winkels en voorzieningen) en maximaal acceptabele loopafstanden (zie ook 3.9). In bijlage II zijn kaartbeelden met de gebiedsindeling van de kernen Zuidhorn, Leek, Marum, Grijpskerk en Grootegast weergegeven.

## 2.4 Parkeernormen

De gemeente Westerkwartier hanteert de meest actuele landelijke parkeerkencijfers van het CROW met de stedelijkheidsgraad 'weinig stedelijk' als parkeernorm. Er wordt daarbij uitgegaan van het rekenkundige gemiddelde van de door het CROW aangegeven bandbreedte. Er is in voorkomende gevallen echter wel ruimte voor maatwerk. Aanpassing van de te hanteren parkeernorm vindt alleen plaats op basis van een, door de initiërende of ontwikkelende partij aan te leveren, transparante onderbouwing (zie ook 3.5). Indien de landelijke parkeerkencijfers van het CROW in de toekomst worden geactualiseerd, dan worden deze actuele kencijfers als parkeernorm voor de gemeente Westerkwartier aangehouden. In bijlage I zijn de meest actuele parkeerkencijfers uit CROW-publicatie 381, 'Toekomstbestendig parkeren: van parkeerkencijfers naar parkeernormen' (2018) opgenomen. Voor de bepaalde specifieke functie zijn er geen kencijfers beschikbaar. Er wordt in dat geval gezocht naar een functie die bij benadering gelijk is.

## 3. Toepassing

### 3.1 Dubbelgebruik van parkeerplaatsen

Met behulp van de parkeernormen wordt de parkeerbehoefte van een ontwikkeling bepaald. Aan de hand van de soort, de omvang en de parkeernorm(en) van deze ontwikkeling wordt het benodigd aantal parkeerplaatsen berekend. Indien binnen de ontwikkeling verschillende functies worden gerealiseerd, is het mogelijk om op basis van aanwezigheidspercentages rekening te houden met (mogelijk) dubbelgebruik van parkeerplaatsen, bijvoorbeeld overdag door werknemers en 's avonds door bewoners. Voorwaarde is wel dat de aanvrager in het bouwplan vastlegt dat de voor dubbelgebruik meegerekende parkeercapaciteit daadwerkelijk door alle gebruikers van het bouwplan gebruikt kan worden. Om de mogelijkheden voor dubbelgebruik te bepalen worden onderstaande aanwezigheidspercentages gehanteerd.

	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koopavond <sup>3</sup>	Zaterdag-middag	Zaterdag	Zondagmiddag

3 ) indien sprake is van een traditionele koopavond

							avond	
Woningen bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	80%	70%
Kantoren/bedrijven	100%	100%	5%	0%	5%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	0% <sup>4</sup>	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	100%	0% <sup>5</sup>	0% <sup>6</sup>
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	100%	0%	0% <sup>7</sup>
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%
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%
Ziekenhuismedewerkers	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%

Tabel 3.1: aanwezigheidspercentages (bron: CROW)

### 3.2 Sloop/ Nieuwbouw of functiewijziging

Bij de berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen voor een nieuwe ontwikkeling wordt rekening gehouden met de parkeervraag in de bestaande situatie. Dit betekent dat in het geval van sloop/nieuwbouw of functiewijziging eerst de parkeerbehoefte van de bestaande (te vervallen) functies wordt bepaald met behulp van de parkeernormen en – indien van toepassing- de aanwezigheidspercentages. De nieuwe ontwikkeling mag in beginsel niet leiden tot een toename van de parkeerdruk in het openbaar gebied.

### 3.3 Parkeerplaatsen op eigen terrein

Parkeerplaatsen op eigen terrein worden door de gemeente Westerkwartier getoetst op maatvoering en toegankelijkheid. Parkeerplaatsen die te krap gedimensioneerd zijn of niet goed in- of uitgereden kunnen worden, tellen niet mee bij de beoordeling van de vereiste parkeercapaciteit.

Garages bij woningen worden in de praktijk door krappe dimensionering vaak niet gebruikt voor het parkeren van een auto, maar als bergruimte. Daarom wordt een garage bij een woning niet meegeteld, tenzij in het bouwplan aantoonbaar kan worden gemaakt dat de garage een minimale (binnenwerkse) maatvoering kent van 3,5 meter breed en 7,0 meter lang, zodat deze daadwerkelijk gebruikt kan worden voor het parkeren van een auto. Een oprit voor een garage telt wel als een parkeerplaats, mits de oprit ten minste 5 meter lang is. De rekenregels met betrekking tot parkeren op eigen terrein bij woningen zijn opgenomen in de onderstaande tabel.

Parkeervoorziening	Berekeningsaantal	Opmerking
Enkele oprit zonder garage	1	oprit minimaal 5,0 m diep

4 ) indien op zaterdag open: 100%

6 ) indien koopzondag: 100%

5 ) indien 's avonds open: 70%

7 ) indien koopzondag: 100%

Lange oprit zonder garage of carport	2	oprit minimaal 11,0 m diep
Dubbele oprit zonder garage	2	oprit minimaal 5,0 m diep én minimaal 4,5 m breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	mits wordt voldaan aan minimale maatvoering
Garagebox (niet bij woning)	1	mits wordt voldaan aan minimale maatvoering
Garage met enkele oprit	2	oprit minimaal 5,0 m diep én mits wordt voldaan aan min. maatvoering garage
Garage met lange oprit	3	oprit minimaal 11,0 m diep én mits wordt voldaan aan min. maatvoering garage
Garage met dubbele oprit	3	oprit minimaal 5,0 m diep, minimaal 4,5 m breed én mits wordt voldaan aan min. maatvoering garage

Tabel 3.2 Berekeningsaantal parkeervoorzieningen bij woningen

### 3.4 Parkeren niet op eigen terrein

Bij nieuwbouw of functiewijziging is uitgangspunt dat het parkeren op eigen terrein moet worden opgelost. Dit betekent dat het parkeren op eigen terrein, of binnen de planontwikkeling van een gebied, dient plaats te vinden. Er zijn redenen denkbaar dat het onmogelijk of onwenselijk is om parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. Dit is bijvoorbeeld het geval indien:

- de ontwikkeling is gelegen in een voetgangersgebied;
- het fysiek onmogelijk is om parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren, bijvoorbeeld bij bestaande panden in een centrumgebied of bij rijtjeswoningen;
- het financieel niet haalbaar is om een parkeervoorziening op eigen terrein te realiseren.

In deze gevallen beoordeelt de gemeente Westerkwartier of het mogelijk is om de benodigde extra parkeerplaatsen op acceptabele loopafstand (zie paragraaf 3.9) in de openbare ruimte te realiseren. De gemeente kan in dit geval zorgdragen voor de realisatie van de parkeerplaatsen in de openbare ruimte, waarbij de kosten hiervan voor rekening van de initiërende of ontwikkelende partij komen. Onder strikte voorwaarden kan ook gebruik gemaakt worden van al bestaande parkeercapaciteit in de openbare ruimte. Hiervoor is het in elk geval noodzakelijk dat uit objectief parkeeronderzoek blijkt dat op acceptabele loopafstand voldoende restcapaciteit in de openbare ruimte beschikbaar is (zie hiervoor ook paragraaf 3.5).

### 3.5 Afwijken van de parkeernorm

De parkeernormen die in deze nota zijn opgenomen beschrijven de minimum- en de maximumnormen. In de gemeente Westerkwartier wordt het gemiddelde van deze parkeernormen als minimale parkeereis gehanteerd. Het is toegestaan is om méér parkeerplaatsen te realiseren dan de aangegeven parkeernorm, mits daarbij ook andere eisen wordt voldaan. In voorkomende gevallen kan de vereiste parkeernorm tot gevolg hebben dat een gewenste ontwikkeling niet uitvoerbaar is, of dat de realisatie van het aantal parkeerplaatsen overeenkomstig de parkeernorm niet wenselijk is. Aan een dergelijk ontwikkeling kan onder de volgende omstandigheden medewerking worden verleend.

1. *Elders aanwezige parkeerruimte binnen acceptabele loopafstand*  
Er kan worden aangetoond dat op andere wijze binnen acceptabele loopafstand (zie ook paragraaf 3.9) rondom de ontwikkeling in de benodigde parkeervraag (conform de aangegeven normen) wordt voorzien. Aangetoond dient te worden dat deze alternatieve parkeerruimte daadwerkelijk beschikbaar is op tijden die nodig zijn voor de parkeervraag van desbetreffende ontwikkeling. Ook kan voor vervangende parkeerruimte een beroep worden gedaan op de openbare ruimte indien uit onafhankelijk onderzoek blijkt dat daarmee de parkeerbezettingsgraad in de directe omgeving en binnen acceptabele loopafstand op de maatgevende momenten onder de 85% blijft<sup>8</sup>. De kosten van dit onderzoek komen voor rekening van de aanvrager van de vergunning. Het onderzoeksgebied hangt samen met de maximale loopafstand, zoals beschreven in paragraaf 3.9 en dient met de gemeente afgestemd te worden. Indien het mogelijk en noodzakelijk is om nieuwe parkeerplaatsen in de openbare ruimte te realiseren, vindt dit plaats door de gemeente, maar op kosten van de aanvrager.
2. *Bijzondere situaties*

8) Indien de parkeerbezettingsgraad 85% of hoger is, wordt over het algemeen aangenomen dat automobilisten lastig een parkeerplaats kunnen vinden en er op en rondom de parkeervoorzieningen zoekend verkeer gaat optreden. Een parkeervoorziening wordt dan als (te) vol ervaren en het bereikbaarheidsimago kan onder druk komen te staan. Indien een maximale acceptabele bezettingsgraad van 85% wordt aangehouden, kunnen schommelingen (die altijd zullen optreden) in de parkeerbehoefte worden opgevangen.

De gemeente kan bij bestuurlijk besluit in bijzondere gebieden of situaties afwijken van de geldende normen. Eén en ander dient gemotiveerd en vastgelegd te worden in een afzonderlijk collegebesluit. Omstandigheden waarbij dit aan de orde kan zijn, zijn de volgende:

- ontwikkelingen die een groot algemeen maatschappelijk belang kennen;
- ontwikkelingen op loopafstand (maximaal 500 meter) van hoogwaardige openbaar vervoerknooppunten;
- integrale gebiedsontwikkelingen waarbij door schaalvoordelen meer dubbelgebruik van parkeerplaatsen mogelijk is (vast te leggen in een samenwerkingsovereenkomst);
- indien sprake is van een verplaatsing van een functie en aangetoond kan worden dat op de huidige locatie (mits vergelijkbaar) een lager aantal parkeerplaatsen in de praktijk volstaat;
- ontwikkelingen waarbij specifieke maatregelen worden getroffen op mobiliteitsgebied: er dient dan door de initiatiefnemer aangetoond te worden dat de gebruikers van het te bouwen object (blijvend) een lagere parkeerbehoefte hebben, dan is berekend op basis van de parkeernormen. Hiervoor is een vervoerplan vereist met concrete en realistische maatregelen om autoverkeer of autobezit te beperken. Een actueel voorbeeld hiervan is het aanbieden van deelauto's.

Uitgangspunt bij de inzet van deelauto's bij de functie wonen, is dat daarbij minimaal 1 parkeerplaats per woning dient te worden gerealiseerd, en voor maximaal 50% van de aanvullende parkeereis op basis van de van toepassing zijnde parkeernorm, de inzet van één deelauto, maximaal vier "gewone" auto's kan vervangen<sup>9</sup>. Het dient hierbij dan wel te gaan om een duurzame meerjarige inzet van één of meerdere deelauto's.

### 3.6 Beperkte uitbreiding

Wanneer bij verbouwplannen het verschil tussen parkeerbehoefte van de oude functie en de nieuwe functie voor de totale ontwikkeling kleiner is dan drie parkeerplaatsen, kan de gemeente vrijstelling verlenen van de parkeereis. Dit geldt bijvoorbeeld voor een beperkte uitbreiding van het vloeroppervlak van een winkel. Ook als de rekenkundige waarde van de parkeereis van een project minder dan 1,5 bedraagt, kan op basis van de door initiatiefnemer aan te dragen argumenten vrijstelling worden verleend van de parkeereis. Voorwaarde is wel dat deze vrijstelling niet mag leiden tot onbalans ten aanzien van de lokale parkeerbehoefte. Deze vrijstellingen gelden echter niet voor ontwikkelingen met de functie 'wonen'.

### 3.7 Bijzondere, nieuwe functies

In bepaalde sectoren gaan de (technologische) ontwikkelingen erg snel. Er ontstaan in de afgelopen tijd nieuwe bedrijfs- en winkelformules die bijvoorbeeld inspelen op de mogelijkheden die het internet biedt. Reguliere detailhandel wordt bijvoorbeeld vervangen door online-winkels met soms een vaste locatie waar de goederen desgewenst kunnen worden getoond of opgehaald. Bedrijven bieden hun diensten aan via apps, het delen van goederen wordt steeds eenvoudiger, etc. Daar horen nieuwe bedrijfsformules bij en mogelijk ook een andere parkeerbehoefte. De huidige parkeernormen zijn gebaseerd op bekende 'standaard' functies. Op het moment dat zich andersoortige functies voordoen, kunnen de standaard-parkeernormen daarvoor niet (meer) passend zijn. Er wordt in dit soort gevallen maatwerk geleverd: op basis van ervaringen elders en een businessplan van de betreffende onderneming wordt een parkeernorm 'op maat' bepaald.

### 3.8 Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen

Om gehandicapten te laten deelnemen aan het maatschappelijk verkeer is het noodzakelijk dat er voldoende gehandicaptenparkeerplaatsen beschikbaar zijn. Extra aandacht vragen specifieke bestemmingen, zoals winkelvoorzieningen, publieke voorzieningen, zorgvoorzieningen en openbaar vervoersvoorzieningen. Ook buiten het gereguleerde gebied moeten algemene gehandicaptenparkeerplaatsen liggen. Gezien de voorwaarden om in aanmerking te komen voor een Europese gehandicaptenparkeerkaart is het belangrijk dat algemene gehandicaptenparkeerplaatsen op zo kort mogelijke en op maximaal 100 meter afstand liggen tot de (hoofd)ingang van de voorziening waarvoor de parkeerplaatsen bedoeld zijn. De richtlijn van het CROW geeft aan dat bij publieke voorzieningen 5% van het parkeeraanbod zou moeten bestaan uit algemene gehandicaptenparkeerplaatsen. Op grote parkeerterreinen (> 50 parkeerplaatsen) en in parkeergarages betreft dit aandeel minimaal 2%. De maatvoering van een gehandicaptenparkeerplaats wordt aangelegd volgens de richtlijnen uit het ASVV 2021.

Voor het bepalen van de ligging van parkeervoorzieningen voor gehandicapten gelden twee aandachtspunten over de route ernaartoe:

9) Gebaseerd op verschillende landelijke ervaringen en uitgangspunten zoals gehanteerd door andere gemeenten.

- De parkeerplaats dient eenvoudig bereikbaar te zijn, ook bij tijdelijke verkeersmaatregelen. Dit betekent ook dat wanneer een parkeerplaats bezet is een andere parkeerplaats eenvoudig te bereiken is;
- De parkeerplaats moet vindbaar zijn: de gebruiker is niet altijd plaatselijk bekend, dus de parkeerplaatsen liggen voor zover mogelijk langs aanrijroutes.

Bij voorzieningen in het centrum van de kernen kan het efficiënter zijn om meerdere gehandicaptenparkeerplaatsen bij elkaar te situeren, dan op meerdere plaatsen. In de schil is die noodzaak er niet en kunnen deze verspreid liggen.

### 3.9 Acceptabele loopafstanden

De parkeernormen gelden in combinatie met een maximale loopafstand om te voorkomen dat parkeerders een bepaalde voorziening niet gebruiken. De loopafstand is de daadwerkelijke loopafstand (dus niet hemelsbreed) tussen de bestemming en de parkeerplaats. De van toepassing zijnde afstanden voor wonen en overige functies zijn:

- wonen: tot 250 meter tot bestemming;
- ontspanning: tot 600 meter tot bestemming;
- gezondheidszorg: tot 100 meter tot bestemming;
- onderwijs: tot 300 meter tot bestemming;
- winkelen: tot 600 meter tot bestemming;
- werken: tot 800 meter tot bestemming;
- openbaar vervoer: tot 500 meter tot bestemming.

In het centrum van de grotere kernen in Westerkwartier fungeren verschillende winkels en voorzieningen vaak in combinatie met elkaar: men komt (meestal) niet specifiek naar één winkel, maar naar het centrumgebied, waar men verschillende winkels en horeca in één bezoek combineert. Bij dergelijke functies kan voor de maximale loopafstand een ruimere straal worden genomen: het gaat erom dat de afstand tussen de voorzieningen en het centrumgebied als geheel (dus tot de randen van het centrum) niet te groot zijn.

### 3.10 Aan huis verbonden beroep en lichte bedrijvigheid aan huis

In toenemende mate wordt in woongebieden de woonfunctie gecombineerd met een werkfunctie. Hierbij kan gedacht worden aan webwinkels, kappers, pedicures etc. Over het algemeen zijn dit bedrijven zonder personeel en weinig tot geen bezoekers. Op eigen terrein zijn in de meeste situaties geen of onvoldoende mogelijkheden om extra parkeerplaatsen aan te leggen, waardoor eventuele werknemers en/of bezoekers van de lichte bedrijvigheid aangewezen op de parkeerplaatsen in de openbare ruimte. In woonwijken is overdag over het algemeen sprake van restcapaciteit. De parkeerbehoefte van aan huis verbonden beroepen en lichte bedrijvigheid aan huis is daarom buiten beschouwing gelaten.

### 3.11 Vastleggen oplossing

Wanneer duidelijk is waar de gebruikers van de ontwikkeling, na realisatie van het bouwplan exact hun auto kunnen parkeren, is het van belang dat de afspraken daarover goed worden vastgelegd, zodat de bouwende partij aan de voorgestelde parkeeroplossing kan worden gehouden. In de vast te leggen afspraken wordt minimaal het volgende vastgelegd:

- welke ontwikkeling het betreft;
- een berekening van de normatieve parkeerbehoefte;
- de parkeereis conform de gemeentelijke parkeernormen, met eventueel een toelichting wanneer deze lager is dan de normatieve behoefte;
- (indien van toepassing) uitsplitsing naar aantallen parkeerplaatsen voor bewoners, bezoekers en werknemers;
- de wijze waarop aan de parkeereis zal worden voldaan;
- heldere omschrijving en onderbouwing van het aantal parkeerplaatsen ten behoeve van bezoekers dat minimaal in de openbare ruimte gerealiseerd dient te worden;
- mogelijke consequenties voor de eindgebruiker (bijvoorbeeld beperking recht op een parkeervergunning op de openbare weg);
- laadvoorzieningen;
- kosten.



## Bijlage I: parkeercijfers CROW

In deze bijlage zijn de meest actuele parkeercijfers uit CROW-publicatie 381, 'Toekomstbestendig parkeren: van parkeercijfers naar parkeernormen' (2018) voor de stedelijkheidsgraad 'weinig stedelijk' opgenomen. De gemeente Westerkwartier hanteert de meest actuele landelijke parkeercijfers van het CROW met de stedelijkheidsgraad 'weinig stedelijk' als parkeernorm. Er wordt daarbij uitgegaan van het gemiddelde van de door het CROW aangegeven bandbreedte.

	Centrum	Schil	Rest en overige kern	Buitengebied	Aandeel laadpunten	Aandeel bezoekers <sup>10</sup>
	min max	min max	min max	min max		
Koop vrijstaand	1,4 2,2	1,7 2,5	1,9 2,7	2,0 2,8	0,8 – 1,7 % p.w.	0,3 pp
Koop 2 onder 1 kap	1,3 2,1	1,6 2,4	1,8 2,6	1,8 2,6	0,8 – 1,7 % p.w.	0,3 pp
Koop tussen/hoek	1,1 1,9	1,4 2,2	1,6 2,4	1,6 2,4	0,3 – 0,5 % p.w.	0,3 pp
Koop, appartement, duur	1,2 2,0	1,5 2,3	1,7 2,5	1,7 2,5	0,8 – 1,7 % p.w.	0,3 pp
Koop, appartement, midden	1,0 1,8	1,3 2,1	1,5 2,3	1,5 2,3	0,3 – 0,5 % p.w.	0,3 pp
Koop, appartement, goedkoop	0,9 1,7	1,0 1,8	1,2 2,0	1,2 2,0	0,07 – 0,2 % p.w.	0,3 pp
Huur, vrije sector	1,1 1,9	1,4 2,2	1,6 2,4	1,6 2,4	0,3 – 0,5 % p.w.	0,3 pp
Huur, sociale huur	0,9 1,7	1,0 1,8	1,2 2,0	1,2 2,0	0,07 – 0,2 % p.w.	0,3 pp
Huur, appartement, duur	1,0 1,8	1,3 2,1	1,5 2,3	1,5 2,3	0,8 – 1,7 % p.w.	0,3 pp
Huur, appartement, midden/goedkoop	0,7 1,5	0,8 1,6	1,0 1,8	1,0 1,8	0,3 – 0,5 % p.w.	0,3 pp
Kamerverhuur zelfstandig (niet-student)	0,5 0,6	0,6 0,7	0,6 0,8	0,6 0,8	0,07 – 0,2 % p.k.	0,2 pp
Kamerverhuur studenten (niet zelfstandig)	0,2 0,3	0,2 0,3	0,2 0,3	0,2 0,3	0,07 – 0,2 % p.k.	0,2 pp
Aanleunwoning en serviceflat	0,8 1,3	0,9 1,3	1,0 1,4	1,0 1,4	0,07 – 0,2 % p.w.	0,3 pp
Tiny house	0,5 0,6	0,6 0,7	0,6 0,8	0,6 0,8	0,07 – 0,2 % p.w.	0,2 pp

Tabel: Parkeercijfers functie wonen

Het CROW hanteert voor woningen verschillende prijs categorieën met daaraan gekoppelde parkeercijfers. Daarin wordt onderscheid gemaakt in de categorieën duur, midden en goedkoop. De in de tabel gehanteerde afkortingen p.w. en p.k. staan voor respectievelijk 'per woning' en 'per kamer'. Gelet op de energietransitie waarbij er steeds meer elektrische auto's komen, zijn ook steeds meer laadpunten nodig. Hiervoor is voor publieke parkeervoorzieningen een richtlijn opgenomen.

	Centrum	Schil	Rest en overige kern	Buitengebied	Eenheid	Aandeel laadpunten
	min max	min max	min max	min max		
Kantoor (zonder baliefunctie)	1,6 2,1	2,1 2,6	2,3 2,8	2,3 2,8	100 m <sup>2</sup> bvo	3,0% - geen bovengrens
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	2,2 2,7	2,7 3,2	3,3 3,8	3,3 3,8	100 m <sup>2</sup> bvo	3,0% - geen bovengrens

<sup>10</sup> Recent landelijk onderzoek heeft uitgewezen dat het aandeel bezoekers-parkeren in de praktijk vaak lager ligt, dan tot nu is opgenomen in de landelijke parkeercijfers. Indien dit leidt tot een bijstelling van de landelijke parkeercijfers van het CROW, dan worden ook de gemeentelijke parkeernormen hierop aangepast.

Bedrijf arbeidsintensief /bezoekers-extensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	1,3 1,8	1,7 2,2	2,1 2,6	2,1 2,6	100 m <sup>2</sup> bvo	3,0% - geen bovengrens
Bedrijf arbeidsextensief / bezoekers-extensief (loods, opslag, transport-bedrijf)	0,4 0,9	0,6 1,1	0,8 1,3	0,8 1,3	100 m <sup>2</sup> bvo	3,0% - geen bovengrens
Bedrijfsverzamelgebouw	1,1 1,6	1,5 2,0	1,7 2,2	1,7 2,2	100 m <sup>2</sup> bvo	3,0% - geen bovengrens

Tabel: Parkeerkencijfers functie werken

Bvo staat voor bruto vloeroppervlak.

	Centrum	Schil	Rest en overige kern	Buitengebied	Eenheid	Aandeel laadpunten
	min. max.	min. max.	min. max.	min. max.		
<b>Winkels</b>						
buurtsupermarkt	1,4 3,4	2,3 4,3	3,3 5,3	n.v.t. n.v.t.	100m <sup>2</sup> bvo	0 – 2,5 %
Fullservice supermarkt	2,7 5,2	3,8 6,6	4,8 7,5	n.v.t. n.v.t.	100m <sup>2</sup> bvo	0 – 2,5 %
Grote supermarkt (XL)	5,8 7,8	6,9 8,9	7,8 9,8	n.v.t. n.v.t.	100m <sup>2</sup> bvo	0 – 2,5 %
Groothandel (specialist)	n.v.t. n.v.t.	5,6 7,3	5,6 7,9	n.v.t. n.v.t.	100m <sup>2</sup> bvo	0 – 2,5 %
Groothandel (algemeen)	n.v.t. n.v.t.	6,3 8,3	6,4 8,4	n.v.t. n.v.t.	100m <sup>2</sup> bvo	0 – 2,5 %

Tabel: Parkeerkencijfers overige functies

	Centrum	Schil	Rest en overige kern	Buitengebied	Eenheid	Aandeel laadpunten
<b>Centra</b>						
Buurt- en dorpscentrum	2,4 4,4	2,4 4,4	3,1 5,1	n.v.t. n.v.t.	100m <sup>2</sup> bvo	0 – 2,5 %
Wijkcentrum (klein)	n.v.t. n.v.t.	3,1 5,1	4,0 6,0	n.v.t. n.v.t.	100m <sup>2</sup> bvo	0 – 2,5 %
Wijkcentrum (gemiddeld)	n.v.t. n.v.t.	3,8 5,8	4,6 6,6	n.v.t. n.v.t.	100m <sup>2</sup> bvo	0 – 2,5 %
Wijkcentrum (groot)	n.v.t. n.v.t.	4,2 6,2	5,2 7,2	n.v.t. n.v.t.	100m <sup>2</sup> bvo	0 – 2,5 %
Stadsdeelcentrum	n.v.t. n.v.t.	4,7 6,7	5,9 7,9	n.v.t. n.v.t.	100m <sup>2</sup> bvo	0 – 2,5 %
Weekmarkt	0,18 0,27	0,18 0,27	0,18 0,27	n.v.t. n.v.t.	100m <sup>2</sup> bvo	0 – 2,5 %
Kringloopwinkel	n.v.t. n.v.t.	1,0 1,5	1,7 2,2	2,0 2,5	100m <sup>2</sup> bvo	0 – 2,5 %
Bruin- en witgoedzaken	3,3 4,8	5,4 6,9	7,4 8,9	8,5 10,0	100m <sup>2</sup> bvo	0 – 2,5 %
Woonwarenhuis/woonwinkel	1,0 1,5	1,5 2,0	1,7 2,2	1,7 2,2	100m <sup>2</sup> bvo	0 – 2,5 %
Woonwarenhuis (zeer groot)	n.v.t. n.v.t.	n.v.t. n.v.t.	4,4 5,9	4,4 5,9	100m <sup>2</sup> bvo	2,5 – 3 %
Meubel- en woonboulevard	n.v.t. n.v.t.	1,9 2,4	2,2 2,7	n.v.t. n.v.t.	100m <sup>2</sup> bvo	2,5 – 3 %
Winkelboulevard	n.v.t. n.v.t.	3,6 4,1	4,2 4,7	n.v.t. n.v.t.	100m <sup>2</sup> bvo	2,5 – 3 %
Outletcentrum	n.v.t. n.v.t.	8,5 10,5	9,4 11,4	9,4 11,4	100m <sup>2</sup> bvo	2,5 – 3 %
Bouwmart	n.v.t. n.v.t.	1,6 2,1	2,1 2,6	2,2 2,7	100m <sup>2</sup> bvo	0 – 2,5 %
Tuincentrum	n.v.t. n.v.t.	2,1 2,6	2,4 2,9	2,6 3,1	100m <sup>2</sup> bvo	0 – 2,5 %

Groencentrum	n.v.t. n.v.t.	2,1 2,6	2,4 2,9	2,6 3,1	100m <sup>2</sup> bvo	0 – 2,5 %
<b>Sport, cultuur en ontspanning</b>						
Bibliotheek	0,2 0,7	0,5 1,0	0,9 1,4	1,1 1,6	100m <sup>2</sup> bvo	0 – 2,5 %
Museum	0,5 0,7	0,7 0,9	1,0 1,2	n.v.t. n.v.t.	100m <sup>2</sup> bvo	2,5 – 3 %
Bioscoop	2,2 4,2	7,0 9,0	10,2 12,2	12,7 14,7	100m <sup>2</sup> bvo	2,5 – 3 %
Filmtheater / filmhuis	1,6 3,6	4,3 6,3	6,9 8,9	8,9 10,9	100m <sup>2</sup> bvo	2,5 – 3 %
Theater / Schouwburg	5,9 8,9	6,5 9,5	8,3 11,3	10,5 13,5	100m <sup>2</sup> bvo	2,5 – 3 %
Musicaltheater	2,4 3,4	2,9 3,9	3,5 4,5	4,6 5,6	100m <sup>2</sup> bvo	2,5 – 3 %
Casino	5,2 6,2	5,6 6,6	6,0 7,0	7,5 8,5	100m <sup>2</sup> bvo	2,5 – 3 %
Bowlingcentrum	1,1 2,1	1,8 2,8	2,3 3,3	2,3 3,3	per baan	2,5 – 3 %
Biljart- / snookercentrum	0,6 1,1	0,9 1,4	1,1 1,6	1,5 2,0	per tafel	2,5 – 3 %
Dansstudio	1,1 2,1	3,4 4,4	5,0 6,0	6,9 7,9	100m <sup>2</sup> bvo	0 – 2,5 %
Fitnessstudio/sportschool	0,9 1,9	2,9 3,9	4,3 5,3	6,0 7,0	100m <sup>2</sup> bvo	0 – 2,5 %
Fitnesscentrum	1,2 2,2	4,0 5,0	5,8 6,8	6,9 7,9	100m <sup>2</sup> bvo	0 – 2,5 %
Wellness (thermen, kuur-, beautycentrum)	n.v.t. n.v.t.	n.v.t. n.v.t.	8,8 9,8	9,8 10,8	100m <sup>2</sup> bvo	2,5 – 3 %
Sauna, hammam	2,0 3,0	4,1 5,1	6,2 7,2	6,8 7,8	100m <sup>2</sup> bvo	2,5 – 3 %
Sporthal	1,3 1,8	1,9 2,4	2,6 3,1	3,2 3,7	100m <sup>2</sup> bvo	2,5 – 3 %

Tabel: Parkeercijfers overige functies

	Centrum	Schil	Rest en overige kern	Buitengebied	Eenheid	Aandeel laadpunten
Sportzaal	0,9 1,4	1,7 2,2	2,6 3,1	3,3 3,8	100m <sup>2</sup> bvo	0 – 2,5 %
Tennishal	0,2 0,4	0,3 0,5	0,4 0,6	0,4 0,6	100m <sup>2</sup> bvo	0 – 2,5 %
Squashhal	1,5 1,7	2,3 2,5	2,6 2,8	3,1 3,3	100m <sup>2</sup> bvo	0 – 2,5 %
Zwembad (overdekt)	n.v.t. n.v.t.	9,7 11,7	10,5 12,5	12,3 14,3	100m <sup>2</sup> bassin	0 – 2,5 %
Zwembad (openlucht)	n.v.t. n.v.t.	9,1 11,1	11,9 13,9	14,8 16,8	100m <sup>2</sup> bassin	2,5 – 3 %
Zwemparadijs	n.v.t. n.v.t.	n.v.t. n.v.t.	3,0 5,0	3,0 5,0	100m <sup>2</sup> bvo	2,5 – 3 %
Sportveld	13,0 27,0	13,0 27,0	13,0 27,0	13,0 27,0	per ha netto	2,5 – 3 %
Stadion	0,04 0,4	0,04 0,2	0,04 0,2	n.v.t. n.v.t.	per zitplaats	2,5 – 3 %
Kunstijsbaan < 400m	1,0 1,5	1,3 1,8	1,6 2,1	1,8 2,3	100m <sup>2</sup> bvo	0 – 2,5 %
Kunstijsbaan 400m	n.v.t. n.v.t.	2,0 2,5	2,3 2,8	2,5 3,0	100m <sup>2</sup> bvo	2,5 – 3 %
Ski- en snowboardhal	n.v.t. n.v.t.	n.v.t. n.v.t.	2,3 2,8	n.v.t. n.v.t.	100m <sup>2</sup> bvo	2,5 – 3 %
Jachthaven	0,5 0,7	0,5 0,7	0,5 0,7	0,5 0,7	per ligplaats	2,5 – 3 %
Pitch and putt	n.v.t. n.v.t.	n.v.t. n.v.t.	49,1 53,1	54,2 58,2	per centrum	2,5 – 3 %
Golfbaan (18 holes)	n.v.t. n.v.t.	n.v.t. n.v.t.	86,0 106,0	108,3 128,3	per 18 holes (60ha)	2,5 – 3 %
Indoorspeeltuin (gemiddeld en kleiner)	0,6 5,6	1,4 6,4	2,2 7,2	2,6 7,6	100m <sup>2</sup> bvo	2,5 – 3 %
Indoorspeeltuin (groot)	1,2 6,2	2,1 7,1	3,1 8,1	3,6 8,6	100m <sup>2</sup> bvo	2,5 – 3 %

Indoorspeeltuin (zeer groot)	2,5 5,5	3,4 6,4	4,4 7,4	4,9 7,9	100m <sup>2</sup> bvo	2,5 – 3 %
Kinderboerderij (stadsboerderij)	0,6 5,6	1,4 6,4	2,2 7,2	2,6 7,6	per gem. boerderij	0 – 2,5 %
Manege (paardenhouderij)	n.v.t. n.v.t.	n.v.t. n.v.t.	n.v.t. n.v.t.	0,3 0,5	per box	0 – 2,5 %
Dierenpark	4,0 12,0	4,0 12,0	4,0 12,0	4,0 12,0	per ha netto	2,5 – 3 %
Attractie- en pretpark	n.v.t. n.v.t.	n.v.t. n.v.t.	4,0 12,0	4,0 12,0	per ha netto	2,5 – 3 %
Volkstuin	n.v.t. n.v.t.	1,1 1,4	1,2 1,5	1,3 1,6	per 10 tuinen	2,5 – 3 %
Plantentuin (botanische tuin)	n.v.t. n.v.t.	5,0 10,0	8,0 13,0	1,1 1,6	per gem. tuin	2,5 – 3 %
<b>Horeca en (verblijfs-)recreatie</b>						
Camping (kampeerterrein)	n.v.t. n.v.t.	n.v.t. n.v.t.	n.v.t. n.v.t.	1,1 1,3	per standplaats	2,5 – 3 %
Bungalowpark (huisjescomplex)	n.v.t. n.v.t.	n.v.t. n.v.t.	1,6 1,8	2,0 2,2	per bungalow	2,5 – 3 %
1* hotel	0,3 0,5	0,7 0,9	2,4 2,6	4,4 4,6	per 10 kamers	2,5 – 3 %
2* hotel	1,2 1,7	2,1 2,6	4,0 4,5	6,0 6,5	per 10 kamers	2,5 – 3 %
3* hotel	1,7 2,7	2,9 3,9	4,7 5,7	6,3 7,3	per 10 kamers	2,5 – 3 %
4* hotel	3,0 4,0	4,8 5,8	7,0 8,0	8,5 9,5	per 10 kamers	2,5 – 3 %
5* hotel	4,7 6,3	7,5 9,1	10,2 11,8	11,8 13,4	per 10 kamers	2,5 – 3 %
Café/bar/cafetaria	5,0 7,0	5,0 7,0	6,0 8,0	n.v.t. n.v.t.	100m <sup>2</sup> bvo	0 – 2,5 %
Restaurant	10,0 12,0	10,0 12,0	14,0 16,0	n.v.t. n.v.t.	100m <sup>2</sup> bvo	0 – 2,5 %

Tabel: Parkeercijfers overige functies

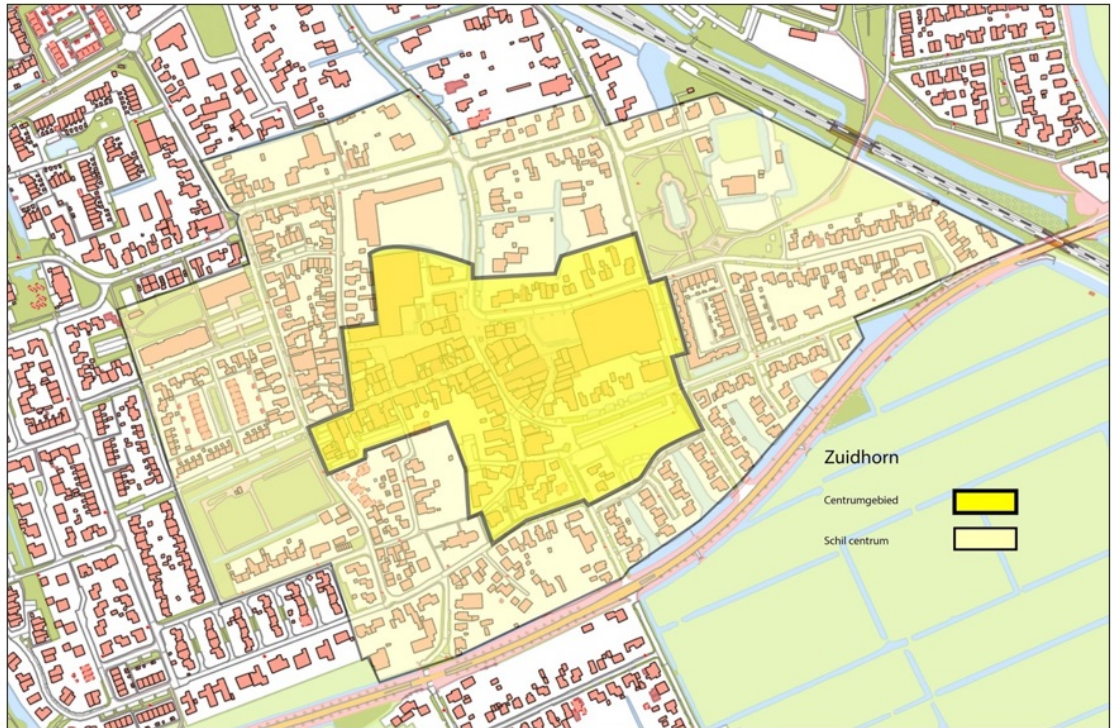
	Centrum	Schil	Rest en overige kern	Buitengebied	Eenheid	Aandeel laadpunten
<b>Gezondheidszorg</b>						
Huisartsenpraktijk	2,0 2,5	2,5 3,0	3,0 3,5	3,0 3,5	behandelkamer	0 – 2,5%
Apotheek	2,2 2,7	2,6 3,1	3,1 3,6	n.v.t. n.v.t.	per apotheek	0 – 2,5 %
Fysiotherapiepraktijk	1,1 1,6	1,4 1,9	1,7 2,2	1,7 2,2	behandelkamer	0 – 2,5%
Consultatiebureau	1,2 1,7	1,5 2,0	1,9 2,4	1,9 2,4	behandelkamer	0 – 2,5%
Consultatiebureau voor ouderen	1,2 1,4	1,5 1,7	1,9 2,1	2,1 2,3	behandelkamer	0 – 2,5%
Tandartsenpraktijk	1,5 2,0	1,9 2,4	2,3 2,8	2,4 2,9	behandelkamer	0 – 2,5%
Gezondheidscentrum	1,5 2,0	1,8 2,3	2,2 2,7	2,2 2,7	behandelkamer	0 – 2,5%
Ziekenhuis	1,4 1,6	1,6 1,8	1,8 2,0	1,9 2,1	100m <sup>2</sup> bvo	2,5 – 3%
Crematorium	n.v.t. n.v.t.	n.v.t. n.v.t.	25,1 35,1	25,1 35,1	per (deels) gelijktijdige plechtigheid	2,5 – 3%
Begraafplaats	n.v.t. n.v.t.	n.v.t. n.v.t.	26,6 36,6	26,6 36,6	per (deels) gelijktijdige plechtigheid	2,5 – 3%
Penitentiaire inrichting	1,4 1,9	1,9 2,4	3,0 3,5	3,4 3,9	per 10 cellen	2,5 – 3%
Religiegebouw	0,1 0,2	0,1 0,2	0,1 0,2	n.v.t. n.v.t.	per zitplaats	0 – 2,5%
Verpleeg- en verzorgingstehuis	0,5 0,7	0,5 0,7	0,5 0,7	n.v.t. n.v.t.	per eenheid	2,5 – 3%
<b>Scholen</b>						

Kinderdagverblijf (crèche)	0,9 1,1	1,1 1,3	1,3 1,5	1,4 1,6	100m <sup>2</sup> bvo	2,5 – 3%
Basisonderwijs	0,5 1,0	0,5 1,0	0,5 1,0	0,5 1,0	per leslokaal	2,5 – 3%
Middelbare school	2,7 4,7	3,6 5,6	3,9 5,9	3,9 5,9	per 100 leerlingen	2,5 – 3%
ROC	3,8 5,8	4,4 6,4	4,9 6,9	4,9 6,9	per 100 leerlingen	2,5 – 3%
Hogeschool	7,4 11,4	8,2 12,2	8,9 12,9	8,9 12,9	per 100 studenten	2,5 – 3%
Universiteit	11,4 15,4	13,4 17,4	14,8 18,8	14,8 18,8	per 100 studenten	2,5 – 3%
Avondonderwijs	3,6 5,6	4,7 6,7	5,9 7,9	9,5 11,5	per 10 studenten	2,5 – 3%

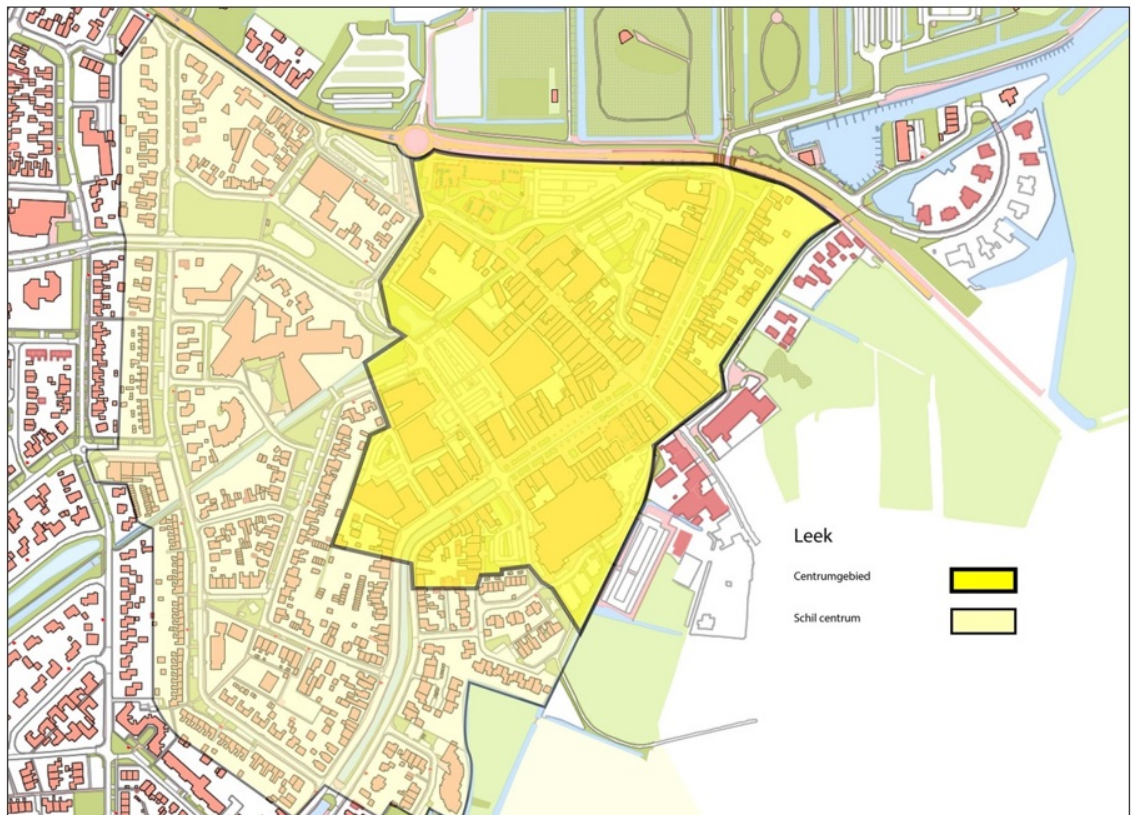
Tabel: Parkeerkencijfers overige functies

Bvo staat voor bruto vloeroppervlak.

Bijlage II: gebiedsindeling grote kernen gemeente Westerkwartier



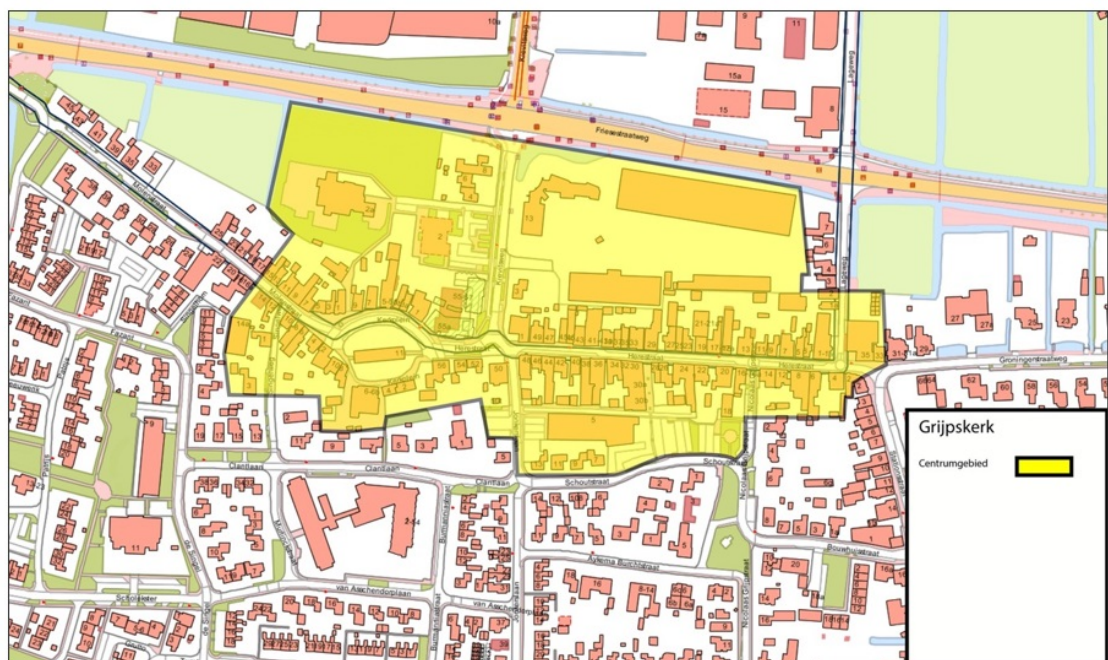
Gebiedsindeling Zuidhorn



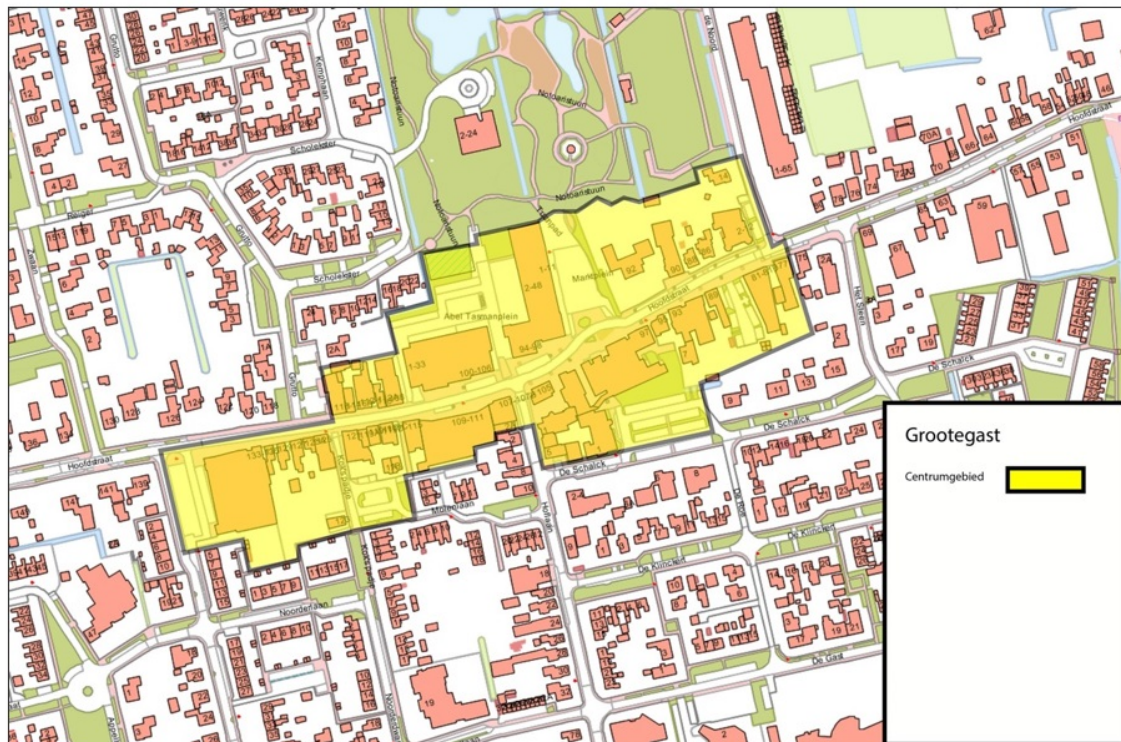
Gebiedsindeling Leek



Gebiedsindeling Marum



Gebiedsindeling Grijpskerk



Gebiedsindeling Grootegast