

Nota parkeernormen Assen

Datum publicatie: februari 2021

Tot stand gekomen i.s.m. Goudappel Coffeng

1 Inleiding

Per 1 juli 2018 is de mogelijkheid om bouwplannen te toetsen aan de Bouwverordening vervallen en dient getoetst te worden aan het bestemmingsplan. Om niet alle parkeernormen in afzonderlijke bestemmingsplannen op te hoeven nemen is deze Nota Parkeernormen Assen opgesteld. In de bestemmingsplannen kan naar deze Nota worden verwezen. Deze Nota bevat naast de Assense parkeernormen ook een beschrijving van de toepassing van deze normen. Hierdoor wordt de werkwijze transparant en eenduidig. De Nota Parkeernormen bevat alleen het parkeerbeleid ten aanzien van bouwontwikkelingen waarvoor een omgevingsvergunning wordt verstrekt. Daarmee is het een klein onderdeel van het gemeentelijke parkeerbeleid.

Doel nota parkeernormen

Met de nota parkeernormen wordt ingezet op het goed faciliteren van parkeren, zonder andere thema's uit het oog te verliezen. Bij ontwikkelingen is eveneens aandacht voor klimaatbeheersing en hittebestendigheid door onder andere het verminderen van verhard oppervlak. Binnen de parkeernormen komt dit tot uiting door onder andere het verlagen van het bezoekersdeel bij woningen in het centrum: er zijn immers voldoende alternatieven voorhanden, en het mogelijk maken van mobiliteitsconcepten, zoals de inzet van deelauto's, waardoor minder parkeerplaatsen benodigd zijn. Hiermee is het parkeren op groenstroken of in voortuinen en die dan verhard ook niet meer nodig zijn.

Wijziging juridisch kader

Om te bepalen of een ontwikkeling voor wat parkeren betreft doorgang kan vinden, toetst de gemeente de aanvraag aan het bestemmingsplan. Binnen de bestemmingsplannen is opgenomen dat bij een ontwikkeling in voldoende mate moet worden voorzien in parkeergelegenheid. In deze bestemmingsplannen is een verwijzing naar de Nota Parkeernormen opgenomen om "in voldoende mate" te bepalen.

Als in een bestemmingsplan geen parkeernorm of verwijzing naar een Nota Parkeernormen is opgenomen, was de Bouwverordening tot 1 juli 2018 het vangnet. In het parkeerartikel van de Bouwverordening van Assen is opgenomen dat in voldoende mate in parkeerruimte voor het stallen van auto's moet worden voorzien. Voor "nieuwe" bestemmingsplannen (vanaf 29 november 2014) geldt dat het bestemmingsplan zelf een parkeernorm of een verwijzing naar een Nota Parkeernormen moet bevatten.

2 Parkeernormering

Bij het formuleren van parkeernormering is het belangrijk dat deze recht doet aan de plaatselijke situatie. Dit betekent dat binnen de gemeente Assen verschillende parkeernormen voor dezelfde functie kunnen gelden, afhankelijk van de locatie van de functie.

2.1 Uitgangspunten

Minimumwaardes

Om een goede parkeeroplossing over een langere periode te borgen hanteert de gemeente minimumwaardes bij de parkeernormen. De hoogte van de minimumwaarde is zo bepaald dat hiermee voor een gedegen parkeeroplossing wordt gezorgd en geen parkeeroverlast in de omgeving wordt veroorzaakt. Minimum betekent dat ten minste het aantal aangegeven parkeerplaatsen gerealiseerd moet worden.

Parkeerkencijfers CROW als basis

De gemeente Assen kiest voor de meest recente parkeerkencijfers van CROW (publicatie 381, november 2018) als basis voor de gemeentelijke parkeernormering. Dit zijn op de praktijk gebaseerde kencijfers die een inschatting geven van de werkelijk te verwachten toekomstige parkeerbehoefte. Wanneer CROW haar parkeerkencijfers actualiseert, maakt de gemeente Assen de afweging of zij deze wil volgen of niet. De hoogte van de parkeernorm is onder andere afhankelijk van het autobezit en autogebruik. In dit hoofdstuk worden de gemaakte keuzes toegelicht.

Stedelijkheidsgraad en stedelijke zone

In de parkeerkcijfers van CROW wordt onderscheid gemaakt naar stedelijkheidsgraad en naar de ligging in de stedelijke zone. Het autobezit en autogebruik in Assen sluiten aan bij de categorie matig stedelijk. Een kaart met de gebieden die de gemeente Assen onderscheidt, is opgenomen in bijlage 1. In tabel 2.1 is aangegeven hoe die gebiedsindeling zich verhoudt tot de stedelijke zones die CROW onderscheidt.

gebied	stedelijke zone CROW
centrum Assen	centrum
schil rond het centrum	schil centrum
overige bebouwde kom	rest bebouwde kom
buitengebied	buitengebied

Tabel 2.1: Toepassing CROW-indeling in Assen

Parkeernorm versus bandbreedte CROW

De parkeercijfers van CROW geven een bandbreedte weer. Binnen deze bandbreedte geldt voor niet-woonfuncties de gemiddelde waarde van de CROW-parkeercijfers als (minimale) parkeernorm. Deze keuze is gemaakt, omdat het autogebruik in Assen vergelijkbaar is met gemeenten met een vergelijkbare mate van stedelijkheid. Voor woonfuncties is gekozen voor de waarde halverwege tussen het minimum en gemiddelde van de bandbreedte. Het autobezit in Assen ligt iets lager dan in gemeenten met een vergelijkbare mate van stedelijkheid. De gekozen waarde sluit bovendien aan bij de praktijk, zoals blijkt uit tellingen van de gemeente Assen.

2.2 Parkeernormen Auto

De in deze Nota opgenomen parkeernormen zijn minimumnormen. Dit betekent dat ten minste het aantal aangegeven parkeerplaatsen gerealiseerd moet worden. Meer mag ook. De parkeernormen zijn afgeleid van de CROW-parkeercijfers. Voor een aantal functies is de functie-indeling vereenvoudigd. In deze paragraaf wordt nader op deze vereenvoudigingen ingegaan. In bijlage 2 is een overzicht opgenomen van de Assense parkeernormen.

Een parkeernorm is opgebouwd uit een gebruikers- en een bezoekersdeel. In de tabellen waarin de parkeernormen voor de verschillende functies zijn opgenomen, is naast de volledige parkeernorm het aandeel bezoekers (bezoekersdeel) inzichtelijk gemaakt. Dit aandeel is onder andere relevant indien parkeervoorzieningen bij een functie voornamelijk op eigen terrein worden gerealiseerd en niet openbaar toegankelijk zijn, het bezoekersdeel dient namelijk altijd voor de bezoekers toegankelijk te zijn.

Het is aan de aanvrager van de omgevingsvergunning om de parkeerbehoefte inzichtelijk te maken. Op basis van de door de aanvrager aangedragen argumenten en overwegingen toetst de gemeente aan de parkeereis.

De parkeernormen zijn een weergave van de veel voorkomende praktijk. Soms hebben dezelfde functies toch een heel ander mobiliteitsgedrag; de parkeernorm kan dan niet passen bij die specifieke functie. In hoofdstuk 3 wordt nader ingegaan op de mogelijkheden om af te wijken van de gemeentelijke parkeernormen.

Toegankelijkheid bezoekersdeel

Bij een kantoorgebouw zijn de parkeerplaatsen op eigen terrein afgesloten van de openbare ruimte met een hek. Wanneer bezoekers zich via een intercom aanmelden en vervolgens op het eigen terrein kunnen parkeren, is sprake van voor bezoekers toegankelijke parkeergelegenheid. Wanneer bezoekers geen toegang krijgen tot de parkeerplaatsen op het eigen terrein, is het realiseren van aanvullende parkeergelegenheid voor het bezoekersdeel elders noodzakelijk.

Wonen

In Assen is ervoor gekozen om de verscheidenheid aan woningen die CROW hanteert bij haar cijfers te vereenvoudigen. Bij de grondgebonden woningen wordt onderscheid gemaakt naar type woning, bij appartementen naar omvang. Daarnaast is voor sociale huurwoningen een eigen categorie opgenomen.

Toepassing bezoekersdeel bij woningen

Het bezoekersdeel van de parkeernorm is van belang omdat deze parkeerplaatsen door bezoekers toegankelijk moeten zijn. Dit kunnen zowel openbare als niet-openbare parkeerplaatsen betreffen. Wanneer bewoners en hun bezoek gebruik maakt van dezelfde parkeerplaatsen, is hier eveneens dubbelgebruik van parkeerplaatsen mogelijk. Zie ook voorbeeld. Voor de woningen in het centrum en de schil geldt een bezoekersdeel van 0,2 parkeerplaatsen per woning en voor de woningen in het resterende gebied een bezoekersdeel van 0,3 parkeerplaatsen per woning.

Toepassing bezoekersdeel bij woningen

In de schil van het centrum worden 50 appartementen gerealiseerd. Conform de parkeernorm zijn $50 \times 1,2 = 60$ parkeerplaatsen benodigd, waarvan 10 parkeerplaatsen voor bezoekers en dus 50 parkeerplaatsen ten behoeve van het parkeren van bewoners. Ten behoeve van deze ontwikkeling wordt een parkeerterrein gerealiseerd waar zowel de bewoners als hun bezoek gebruik van kan maken. Dit betekent dat met dubbelgebruik van parkeerplaatsen rekening gehouden mag worden. Conform de aanwezigheidspercentages uit bijlage 3 zijn op het drukste moment (de werkdagavond) 53 parkeerplaatsen benodigd (90% van 50 + 80% van 10). Door uit te gaan van dubbelgebruik zijn in dit voorbeeld 7 minder nodig. Wanneer voor de bewoners exclusieve parkeerplaatsen worden gerealiseerd is geen sprake van dubbelgebruik en zijn 60 parkeerplaatsen benodigd.

Toepassing parkeernorm wonen bij zorgwoningen

De functie zorgwoningen kan breed worden geïnterpreteerd. Daarom geldt voor deze functie het volgende onderscheid:

- Intramurale zorgwoningen voor mensen met een zwaardere zorgindicatie (dagverzorging). Deze zorgwoningen vallen onder de categorie verpleeg-/verzorgingshuis.
- Extramurale zorgwoningen voor zorgbehoevenden met behoefte aan zorg op afroep. Dit type zorgwoningen valt onder de categorie aanleunwoning.
- Extramurale zorgwoningen voor vitale bewoners. Voor dit type zorgwoningen gelden de parkeernormen voor reguliere woningen.

Bij overlap wordt gerekend met de categorie met de hoogste parkeernorm.

Toepassing parkeernorm bij zorgwoningen

Bij een woningbouwontwikkeling worden seniorenwoningen gerealiseerd. De woningen zijn bedoeld voor 55+-ers, waarbij de bewoners, wanneer ze daar behoefte aan hebben, thuiszorg kunnen inkopen en daardoor langer thuis kunnen blijven wonen. Omdat het inkopen van de zorg een optie is en geen verplichting, zullen ook vitale ouderen voor zo'n woning kiezen, omdat zij kleiner willen gaan wonen en zich willen voorbereiden op de toekomst. De woningen worden dus getypeerd als extramurale zorgwoningen voor vitale bewoners en moeten met de parkeernorm voor reguliere woningen worden ontwikkeld.

Winkels

Ten opzichte van CROW zijn een aantal detailhandelfuncties samengevoegd, aangezien het bij de realisatie van de functie op voorhand niet vast te stellen is welk type detailhandel zich hier zal vestigen. Daarnaast geldt dat functieveranderingen in de loop van tijd regelmatig optreden.

Deze vereenvoudigingen zijn:

- Onder detailhandel wordt zowel dagelijkse als niet-dagelijkse detailhandel verstaan, maar niet een supermarkt. Een makelaar, hypotheekverstrekker, kapper of zonnebankstudio wordt ook niet beschouwd als detailhandel, maar commerciële dienstverlening.
- Bij supermarkten wordt de parkeernorm gebaseerd op de grootte en niet op het type.

2.3 Parkeerkcijfers Fiets

Naast de noodzaak om te voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor auto's, is het ook belangrijk om te voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor fietsen. De aanvrager van een omgevingsvergunning moet daarom ook de parkeerbehoefte voor fietsers inzichtelijk maken.

Voor het bepalen van de behoefte aan fietsparkeervoorzieningen gelden geen normen, maar worden de richtlijnen van CROW (overzicht fietsparkeercijfers) gehanteerd. In deze publicatie is een overzicht gegeven van de belangrijkste functies met een richtlijn voor de capaciteitsbepaling voor het aantal fietsparkeervoorzieningen bij solitaire functies. Er kan gemotiveerd worden afgeweken van deze richtlijnen. Op basis van de door de aanvrager aangedragen argumenten en overwegingen toetst de gemeente de geloofwaardigheid van de parkeeroplossing.

Aandachtspunten bij deze toetsing zijn enerzijds de impact c.q. de grootte van de fietsparkeerbehoefte en anderzijds de inpassing van de parkeeroplossing. Die oplossing hoeft niet inpandig te zijn, hoeft niet met fietsklemmen geregeld te zijn, maar mag het gebruik van de openbare ruimte en de doorgang voor voetgangers en mensen met een kinderwagen of rolstoel niet hinderen.

Het voorzien in stallingruimte voor de fiets bij woningen is gewaarborgd middels het Bouwbesluit. Het voorzien in voldoende stallingsruimte voor de fiets bij niet-woonfuncties is (moet zijn) geborgd in het Bestemmingsplan.

3 Toepassingskader

Bij de toepassing van de parkeernormering wordt de volgende werkwijze gevolgd:

1. Berekening parkeerbehoefte;
2. Confrontatie parkeerbehoefte met parkeeraanbod;
3. Afwijkingsmogelijkheden (optioneel);
4. Indienen vergunningaanvraag;
5. Toetsing aanvraag en (juridisch) vastleggen van afspraken.

Het volgen van deze werkwijze heeft als doel te komen tot een ontwikkeling met een passende parkeeroplossing, zonder dat dit leidt tot parkeeroverlast in de omgeving.

Het doel van de Nota Parkeernormen is het ontwikkelen van een eenduidige en transparante werkwijze. Hierbij worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- De parkeeroplossing dient passend te zijn bij de ontwikkeling en een duurzaam karakter te hebben. (Met duurzaam worden niet alleen milieuaspecten beoogd, maar ook de toekomst: de parkeeroplossing moet ook passend zijn voor eventuele vervolgekopers of –huurders en bij een wisselend functioneel gebruik. Dit betekent dat hoe meer wisselingen voorzien worden, hoe meer generiek de parkeeroplossing moet zijn of hoe scherper de gebruiksvoorwaarden geformuleerd moeten worden.)
- De parkeeroplossing wordt in principe op eigen terrein c.q. binnen het te ontwikkelen gebied ingevuld; alleen wanneer daar geen ruimte voor beschikbaar is, zal bekeken worden of mogelijkheden in de openbare ruimte beschikbaar zijn.
- Elke initiatiefnemer van een bouwplan draagt zorg voor de onderbouwing en realisatie van zijn eigen parkeeroplossing.
- Een nieuw bouwinitiatief mag geen parkeerproblemen in de omgeving veroorzaken.
- De gemeente is verantwoordelijk voor de toetsing en borging van de parkeeroplossing. Daar waar deze Nota Parkeernormen niet voorziet in een passende (toepassing van de) parkeernorm, kan op basis van deze uitgangspunten een maatwerkoplossing worden uitgewerkt. Daar waar dit niet lukt, zal een bouwplan geen doorgang kunnen vinden.

3.1 Berekening parkeerbehoefte

De parkeernorm wordt gebruikt om de parkeerbehoefte te berekenen. Hiervoor wordt de omvang van de functie vermenigvuldigd met de parkeernorm. Wanneer meerdere functies binnen een ontwikkeling worden gerealiseerd, wordt de parkeerbehoefte van de gehele ontwikkeling bepaald door de berekende parkeerbehoefte van de losse functies bij elkaar op te tellen.

Afronden

De berekende parkeerbehoefte wordt tussentijds niet afgerond. Pas bij het bepalen van de parkeeroplossing ten behoeve van het indienen van de aanvraag (paragraaf 3.4) wordt het aantal parkeerplaatsen cijfermatig afgerond op hele parkeerplaatsen. Hierbij wordt tot 0,5 parkeerplaatsen afgerond naar beneden en vanaf 0,5 parkeerplaatsen naar boven.

Dubbelgebruik van parkeerplaatsen (auto)

Indien binnen de ontwikkeling verschillende functies worden gerealiseerd, is het mogelijk rekening te houden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen, bijvoorbeeld overdag door werkers en 's avonds door bewoners. Voorwaarde is wel dat de aanvrager in het bouwplan vastlegt dat de voor dubbelgebruik meegerekende parkeercapaciteit voor alle gebruikers van het bouwplan toegankelijk is (zie ook paragraaf 3.5). Dat betekent dat exclusief voor functies of doelgroepen gereserveerde parkeerplaatsen daarvan geen deel uit maken. Dubbelgebruik wordt berekend volgens de methodiek van CROW (publicatie 381). Om de mogelijkheden voor dubbelgebruik te bepalen worden aanwezigheidspercentages gehanteerd. Deze zijn opgenomen in bijlage 3.

Rekening houden met bestaande situatie

Bij de berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen mag rekening worden gehouden met de parkeerbehoefte van de bestaande situatie. Dit betekent dat in het geval van sloop, nieuwbouw, verbouw en/of functiewijziging ook de parkeerbehoefte van de bestaande, te vervallen, functies wordt bepaald. Deze parkeerbehoefte mag vervolgens worden afgetrokken van de parkeerbehoefte van de nieuwbouw. Zodoende dat alleen het verschil aan parkeerplaatsen nog extra benodigd is. Uitgangspunt bij deze regel is dat de parkeerbehoefte van het meest recente legale gebruik enkel mag worden gecorrigeerd op de vraag van de nieuwe functie indien het pand (ten tijde van toetsing) niet langer dan vijf jaar leegstaat. Wanneer de parkeerplaatsen in de bestaande situatie dubbel gebruikt werden (op eigen terrein

of in de openbare ruimte), zal bij het bepalen van het aantal extra benodigde parkeerplaatsen tevens rekening moeten worden gehouden met aanwezigheidspercentages.

Bij de correctie van de parkeerbehoefte in verband met eventuele bestaande functies dient tevens rekening te worden gehouden met de aanwezigheid van parkeercapaciteit op eigen terrein. Indien als gevolg van de nieuwbouw een deel van de bestaande openbare capaciteit komt te vervallen dan dient deze gecompenseerd te worden.

Voorbeeld 1 berekening parkeerbehoefte rekening houdend met bestaande situatie

Een bestaand kantoorgebouw van 2.000 m² bvo wordt gesloopt en op deze locatie wordt een supermarkt van 1.000 m² bvo gerealiseerd. Het kantoorgebouw heeft geen eigen parkeergelegenheid (dus geen parkeerplaatsen op eigen terrein). De parkeeroplossing van het kantoorgebouw was gelegen in de openbare ruimte.

De berekening van het aantal te realiseren parkeerplaatsen is dan als volgt:

- Parkeerbehoefte supermarkt
1000 m² bvo supermarkt x parkeernorm (4,3/100) = 43,0 parkeerplaatsen.
- Parkeeroplossing in de openbare ruimte, dus rekening houden met dubbelgebruik (in dit voorbeeld wordt naar 2 momenten gekeken; bij de onderbouwing zijn alle momenten uit bijlage 3 (aanwezigheidspercentages) benodigd).
- Parkeerbehoefte per moment:
werkdagmiddag: 43,0 x 60% = 25,8
zaterdagmiddag: 43,0 x 100% = 43,0
- Rekening houden met bestaande situatie
parkeerbehoefte kantoor: 2.000 m² bvo x 2,0 (parkeernorm) = 40,0 werkdagmiddag: 40,0 x 100% = 40,0
zaterdagmiddag: 40,0 x 0% = 0,0
- Extra benodigde parkeerplaatsen (nieuw minus oud)
werkdagmiddag: 25,8 – 40,0 = -14,2 parkeerplaatsen
zaterdagmiddag: 43,0 – 0,0 = 43,0 parkeerplaatsen.

Voor dit plan dienen om de parkeerbehoefte op te vangen 43 parkeerplaatsen extra gerealiseerd te worden. Het kantoorgebouw had immers geen parkeerbehoefte op zaterdagmiddag.

Voorbeeld 2 berekening parkeerbehoefte rekening houdend met bestaande situatie

Een vergelijkbaar kantoorgebouw als in voorbeeld 1 van 2.000 m² bvo wordt gesloopt en op de locatie wordt een supermarkt van 1.000 m² bvo gerealiseerd. Het verschil met voorbeeld 1 is dat bij het kantoorgebouw een parkeerterrein met 50 parkeerplaatsen op eigen terrein is gelegen. Dit terrein is afgesloten met een hek. Bij de bouw van de supermarkt blijft het parkeerterrein met 50 parkeerplaatsen bestaan en wordt het hek, tijdens de openingsuren van de supermarkt, opgezet.

De berekening van het aantal parkeerplaatsen is dan als volgt:

- Parkeerbehoefte supermarkt

m² bvo supermarkt x parkeernorm (4,3/100) = 43,0 parkeerplaatsen.

- Parkeeroplossing op eigen terrein 50 parkeerplaatsen.

Met de parkeerplaatsen op eigen terrein wordt in voldoende parkeergelegenheid voorzien.

Voorbeeld 3 berekening parkeerbehoefte rekening houdend met bestaande situatie

Dezelfde situatie als bij berekening 1, met dat verschil, dat bij de realisatie van de supermarkt een strook van 15 parkeerplaatsen langs de straat komt te vervallen, zodat bij de ingang van de supermarkt voldoende ruimte voor voetgangers, winkelwagens en fietsers is.

Deze 15 parkeerplaatsen dien dan ook nog gecompenseerd te worden. Voor het plan dienen dan (43+15=) 58 parkeerplaatsen extra gerealiseerd te worden.

Parkeerbehoefte maximaal twee parkeerplaatsen

Voor verbouwplannen of functiewijzigingen van niet-woonfuncties, waarbij de (eventueel gecorrigeerde) parkeerbehoefte niet groter is dan 2 parkeerplaatsen is het niet nodig de parkeerplaatsen te realiseren. Hierdoor zijn kleine ontwikkelingen, bijvoorbeeld een beperkte uitbreiding van een onderneming, eenvoudiger te realiseren. Uitgangspunt hierbij is dat voor dezelfde locatie in de afgelopen 5 jaar niet eerder van deze mogelijkheid gebruik is gemaakt.

NB De gemeente Assen zal monitoren bij hoeveel omgevingsvergunningen deze regel wordt toegepast en in hoeverre dit leidt tot een toename van de parkeerdruk. Mocht uit deze monitoring blijken dat deze

regel leidt tot parkeeroverlast, kan het college van burgemeester en wethouders besluiten dat deze regel niet meer toegepast mag worden.

Ontwikkelingen in het centrum en Havengebied

De gemeente Assen werkt momenteel aan een visie op de ontwikkeling van het centrum en het Havengebied. Vooralsnog gelden voor deze gebieden de parkeernormen en het toepassingskader uit deze nota parkeernormen. Dit betekent dat de parkeeroplossing in principe op eigen terrein moet worden opgelost.

Het is mogelijk dat de parkeernormen en parkeeroplossing wijzigt op basis van deze visie. Wanneer dat het geval is, zal deze nota worden aangepast.

3.2 Confrontatie parkeerbehoefte met parkeeraanbod

Na de berekening van de parkeerbehoefte wordt deze parkeerbehoefte geconfronteerd met het geplande parkeeraanbod. Wanneer het geplande parkeeraanbod groter is dan de parkeerbehoefte kan de vergunningaanvraag worden ingediend (paragraaf 3.4). Wanneer dit niet het geval is, wordt gekeken of er afwijkingsmogelijkheden op de ontwikkeling van toepassing zijn (paragraaf 3.3). Uitgangspunt is dat het geplande parkeeraanbod op eigen terrein of binnen het plangebied (bij grotere ontwikkelingen) wordt gerealiseerd.

Parkeerplaatsen op eigen terrein

Een parkeerplaats geldt als parkeerplaats op eigen terrein indien:

- de parkeerplaats in eigendom is bij de adressen waar de ontwikkeling plaatsvindt of;
- de parkeerplaats in erfpacht is uitgegeven, verhuurd of in gebruik is gegeven ten behoeve van de adressen waar de ontwikkeling plaatsvindt of;
- in de omgevingsvergunning, bouwvergunning, de huur- of de koopovereenkomst of in de erfpachtvoorwaarden is vastgelegd dat de betreffende parkeergelegenheid is bedoeld voor het adres van de ontwikkeling.

Maatvoering parkeerplaatsen op eigen terrein (auto)

Naast het minimaal aantal te realiseren parkeerplaatsen wordt de inrichting van parkeervoorzieningen door de gemeente beoordeeld op bruikbaarheid en veiligheid. Voor de toetsing van de maatvoering van individuele parkeerplaatsen hanteert de gemeente de meest recente versie van de CROW-publicatie 'ASVV: aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom'. Voor de toetsing op parkeerplaatsen in (gebouwde) parkeervoorzieningen en parkeerterreinen hanteert de gemeente de meeste recente versie van de NEN-normering 2443: 'Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in parkeergarages'. In tabel 3.1 staan de gehanteerde minimum afmetingen van parkeervakken waar de gemeente aan toetst.

onderdeel	maatvoering
toegankelijkheid	doorgang minimaal 2,30 meter breed
parkeerplaats op maaiveld (bijv. bij oprit of carport)	minimaal 2,50 meter breed minimaal 5,00 meter lang
parkeerplaats in garage (bij woning of losse garagebox)	minimaal 2,80 meter breed minimaal 5,50 meter lang
meerdere parkeerplaatsen naast elkaar (per parkeervak)	minimaal 2,50 meter breed minimaal 5,00 meter lang

Tabel 3.1: Minimale maatvoering parkeervakken op eigen terrein

Uiteraard dienen de parkeerplaatsen ook bereikbaar te zijn. Bij twijfel moet dit met behulp van rijcurves inzichtelijk worden gemaakt. Ook daarbij gelden de richtlijnen uit ASVV en NEN 2443.

Rekenwaarde parkeerplaatsen op eigen terrein (auto)

Het gebruik van parkeerplaatsen bij woningen is afhankelijk van het type woning, de ruimte op de kavel, de situering van de verschillende type woningen in een straat of straatgedeelte (tussen twee zijstraten) in combinatie met de inrichting van de openbare ruimte. In de praktijk blijkt bijvoorbeeld dat een garage(box) veelal niet wordt gebruikt voor het stallen van de auto, maar als bergruimte. Als hier bij de parkeernormen geen rekening mee wordt gehouden, kan parkeeroverlast ontstaan. In de praktijk blijkt ook dat als rijtjes huizen gecombineerd worden met vrijstaande- of twee onder één kapwoningen er parkeeroverlast kan ontstaan. Dat parkeerplaatsen die aangelegd worden in de openbare ruimte en bedoeld zijn voor de rijtjes huizen, ook gebruikt worden door mensen die parkeergelegenheid op eigen terrein hebben maar deze niet altijd volledig benutten. Loopafstand naar de openbare parkeergelegenheid en het gemak waarmee er in de openbare ruimte geparkeerd kan worden in openbare parkeerplaatsen (of in groenstroken) is mede bepalend voor het gebruik van de parkeergelegenheid op eigen terrein. In tabel 3.2 is aangegeven in welke mate het parkeren op eigen terrein voor de functie wonen meetelt voor de benodigde parkeercapaciteit. In afstemming met de gemeente zal bepaald worden hoeveel parkeerplaatsen er bij het bouwplan nodig zijn.

parkeervoorziening	theoretisch aantal	berekenings-aantal	opmerking
enkele oprit zonder garage(box)	1	1 - 0,8	oprit min. 5,0m lang en 2,5m breed ²
lange oprit zonder garage(box) of carport ³	2	2 - 1,5	oprit min. 10,0m lang en 2,5m breed ²
dubbele oprit zonder garage(box)	2	2 - 1,7	oprit min. 5,0m lang en 5,0m breed ²
garage(box) zonder oprit (bij woning)	1	0,0	min. 2,80m breed en 5,50m lang
garage(box) (niet bij woning)	1	0,5	min. 2,80m breed en 5,50m lang
garage(box) met enkele oprit	2	1 - 0,8	oprit min. 5,0m lang en 2,5m breed ²
garage(box) met lange oprit	3	2 - 1,5	oprit min. 10,0m lang en 2,5m breed ²
garage(box) met dubbele oprit	3	2 - 1,7	oprit min. 5,0m lang en 5,0m breed ²

Tabel 3.2: Berekeningsaantal bij toetsing parkeeraanbod bij woningbouwontwikkelingen

2. Als er bijvoorbeeld met een fiets aan de hand langs de auto gelopen moet kunnen worden geldt een breedtetoeslag van 1,5 meter.

3. Een lange oprit waarbij auto's niet onafhankelijk van elkaar kunnen vertrekken.

Bandbreedte bij berekeningsaantal

Afhankelijk van het woningaanbod, de hoeveelheid openbare parkeerplaatsen en de afstand tussen deze parkeerplaatsen en de woningen met parkeergelegenheid op eigen terrein, wordt de rekenwaarde binnen de bandbreedte bepaald. Bijvoorbeeld: Als in een straat zowel rijwoningen met openbare parkeerplaatsen als twee onder één kapwoningen met parkeren op eigen terrein worden gebouwd, dan zal de rekenwaarde voor het parkeren op eigen terrein aan de onderkant van de bandbreedte liggen. In een straat waarin alleen vrijstaande woningen worden gebouwd met parkeergelegenheid op eigen terrein en geen openbare parkeerplaatsen ligt de rekenwaarde aan de bovenkant van de bandbreedte.

Duurzaamheid

Bij de vormgeving van de parkeeroplossing dient altijd rekening te worden gehouden met duurzaamheidsaspecten zoals waterdoorlatendheid, hittebestendigheid en groenvoorzieningen. De gemeente Assen wil hiermee voorkomen dat asfaltplakken met geparkeerde auto's ontstaan. Daarnaast dient de parkeeroplossing passend te zijn bij de doelgroep die van deze parkeerplaatsen gebruik gaat maken. Hoewel de gemeente Assen plannen toetst op voldoende parkeergelegenheid (in aantal) voor auto's en fietsen en de bruikbaarheid daarvan, zijn ook andere elementen van belang die er voor zorgen dat sprake is van een duurzame parkeeroplossing. Hierbij kan worden gedacht aan:

- Gehandicaptenparkeerplaatsen:
 - Bij openbare gebouwen, functies die voor gehandicapten toegankelijk zijn en aangepaste woningen dient tenminste 1 gehandicaptenparkeerplaats gerealiseerd te worden. De gehandicaptenparkeerplaatsen dienen zo dicht mogelijk bij de (hoofd)ingang van een gebouw te liggen. De maximale afstand tot de ingang bedraagt 50 meter.
 - Publieke voorzieningen dienen tenminste 5% van de parkeerplaatsen als gehandicaptenparkeerplaatsen in te richten. De maximale afstand tot de ingang bedraagt hier 100 meter.
 - Als er sprake is van een groot openbaar parkeerterrein of parkeergarage moet per 50 gewone parkeerplaatsen 1 gehandicaptenparkeerplaats worden gerealiseerd (2% van de parkeercapaciteit).
- Elektrische laadpunten voor auto's. Sinds maart 2020 is het aantal laadpunten voor elektrische auto's opgenomen in het Bouwbesluit:
 - Bij woongebouwen met meer dan 10 parkeervakken op hetzelfde terrein moet voor elk parkeervak leidinginfrastructuur worden aangelegd voor de aanleg van laadpunten.
 - Bij utiliteitsgebouwen met meer dan 10 parkeervakken op hetzelfde terrein moet minimaal 1 oplaadpunt voor de hele parkeergelegenheid worden aangelegd. Ook moet er leidinginfrastructuur worden aangelegd voor 1 op de 5 parkeervakken (20%).
- Gereserveerde parkeerplaatsen voor specifieke doelgroepen, bijvoorbeeld voor bewoners, deelauto's, artsen en dergelijke. Bij gereserveerde parkeerplaatsen voor specifieke doelgroepen verminderen de mogelijkheden voor dubbelgebruik van deze parkeerplaatsen.
- Ruimte voor laden en lossen.
- Parkeerplaatsen voor fietsen, waarbij rekening wordt gehouden met voldoende ruimte voor bijvoorbeeld bakfietsen, scooters en bromfietsen.
- Voertuigen met een afwijkende maat: bijvoorbeeld een bestelbus.
- Ambulant personeel, voor ambulant personeel gelden andere acceptabele loopafstanden (de loopafstanden van bezoekers < 2 uur).

3.3 Afwijkingsmogelijkheden

Het parkeernormenbeleid van de gemeente is erop gericht dat bij ontwikkelingen voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd voor auto's en fietsen, zodat een goede parkeersituatie is geborgd. Het uitgangspunt is dat parkeren op eigen terrein (of binnen het plangebied) wordt opgelost. In deze paragraaf wordt ingegaan op de afwijkingsmogelijkheden wanneer het niet in voldoende mate mogelijk is op parkeergelegenheid op eigen terrein te realiseren. Het uitgangspunt van deze mogelijkheden is dat geen parkeeroverlast voor de omgeving ontstaat.

3.3.1 Benutten bestaand parkeeraanbod elders

Vanuit het principe 'eerst benutten dan bouwen' kan vrijstelling worden verleend op het realiseren van (een deel van) het benodigde parkeeraanbod op eigen terrein als in de omgeving op acceptabele loopafstand (zie tabel 3.3 voor maximale loopafstanden) in de nodige parkeerruimte wordt voorzien door parkeerplaatsen elders te huren of te kopen. Voorwaarde is wel dat de aanvrager onderbouwt waarom niet het volledige benodigde parkeeraanbod op eigen terrein gerealiseerd kan worden. Daarnaast moet de aanvrager aantonen dat de alternatieve parkeerruimte daadwerkelijk duurzaam beschikbaar (ten minste 15 jaar) is op tijden dat die nodig zijn voor de parkeerbehoefte van de ontwikkeling.

De aanvrager kan daarnaast een beroep doen op de openbare ruimte als na onafhankelijk onderzoek blijkt dat daarmee de parkeerdruk in de directe omgeving (op loopafstand van de ontwikkeling), ook na realisatie van de ontwikkeling en eventueel andere lopende ontwikkelingen in de omgeving, op alle momenten in de week onder de 80% zal blijven. De aanvrager zorgt voor de uitvoering en bekostiging van dit onafhankelijke onderzoek; de aanpak van dat onderzoek dient eerst door de gemeente geaccordeerd te worden teneinde de resultaten van dat onderzoek te kunnen accepteren als onderbouwing.

De afwijkingsmogelijkheid voor het benutten van parkeeraanbod in de openbare ruimte is niet toepasbaar voor ontwikkelingen in het centrum van Assen. De bezetting van de openbare parkeerplaatsen in het centrum van Assen ligt reeds boven de 80%.

Acceptabele loopafstanden

De gemeente Assen hanteert bij het situeren van parkeerplaatsen ten opzichte van de bouwontwikkeling de onderstaande maximaal acceptabele loopafstanden. De acceptatie van de loopafstand hangt af van de parkeerduur, het motief van het bezoek aan het bestemmingsadres, de aantrekkelijkheid van de looproute en de concurrentiekracht van alternatieven. In tabel 3.3 staan de acceptabele loopafstanden voor de verschillende doelgroepen. De loopafstanden worden gemeten van deur-tot-deur met behulp van Google Maps.

gebied	maximale acceptabele loopafstand t.o.v. bouwontwikkeling	bezoekers < 2 uur en bewoners	bezoekers > 2uur, werkers en tweede auto bewoners
centrum Assen		300 meter	650 meter*
schil rond het centrum		100 meter	200 meter
overige bebouwde kom		100 meter	200 meter
buitengebied		50 meter	50 meter

* binnen het centrum liggen alle parkeergarages op loopafstand.

Tabel 3.3: Maximaal acceptabele loopafstanden naar gebied

3.3.2 Realiseren parkeerplaatsen elders

Wanneer benutten niet mogelijk is, kan overwogen worden elders de benodigde parkeerplaatsen te realiseren. In deze gevallen bekijkt de initiatiefnemer in overleg met de gemeente Assen of het mogelijk is de parkeerplaatsen op acceptabele loopafstand (zie tabel 3.3) in de openbare ruimte te realiseren. Hierbij wordt door de gemeente Assen een afweging gemaakt tussen de realisatie van parkeerplaatsen en de kwaliteit van de openbare ruimte. Indien dit mogelijk is, kan worden afgeweken van het aantal te realiseren parkeerplaatsen op eigen terrein. De gemeente Assen zal zorg dragen voor de realisatie van de parkeerplaatsen in de openbare ruimte. De kosten hiervan komen voor rekening van de ontwikkelende partij. Voorwaarde blijft dat de aanvrager onderbouwt waarom niet het volledige benodigde parkeeraanbod op eigen terrein gerealiseerd kan worden.

3.3.3 De parkeerbehoefte van de ontwikkeling is lager

Wanneer door de initiatiefnemer afdoende kan worden onderbouwd dat de parkeerbehoefte van de ontwikkeling voor een langere periode (15 jaar) lager ligt dan berekend met de parkeernorm kan hiervan worden afgeweken. Hierbij dient de initiatiefnemer te onderbouwen dat:

- de doelgroep wezenlijk anders is dan het gemiddelde gedrag;
- een lagere parkeerbehoefte wordt verwacht.

Bij het opstellen van deze onderbouwing kan de initiatiefnemer bijvoorbeeld gebruik maken van zijn reeds eerder opgestelde business- of ondernemingsplan. Bij het opstellen van deze plannen is reeds aandacht besteed aan de specifieke bezoekersdoelgroep, formule, verwachte bezoekersaantallen en verzorgingsgebied. Deze gegevens kunnen worden gebruikt bij de onderbouwing van de parkeerbehoefte.

Ook nieuwe mobiliteitsconcepten vallen hieronder. Denk daarbij bijvoorbeeld aan de inzet van deelauto's. Op dit moment is nog onvoldoende duidelijk wat het duurzame effect van de inzet van deelauto's in Assen op de parkeerbehoefte is. De initiatiefnemer zal het verwachte effect dus moeten onderbouwen en de gemeente Assen zal deze onderbouwing toetsen aan de dan actuele inzichten en ervaringen met nieuwe mobiliteitsconcepten.

Afwijking van de parkeernorm ten gevolge van nieuwe mobiliteitsconcepten is alleen mogelijk in geregeerd gebied.

3.3.4 Zwaarwegend belang

Wanneer een aanvrager afdoende onderbouwt dat het benodigde parkeeraanbod niet (volledig) op eigen terrein gerealiseerd kan worden en het blijkt niet mogelijk parkeerplaatsen elders te benutten of te realiseren, is het mogelijk om bij zwaarwegende belangen af te wijken van de eis om een parkeeroplossing te bieden voor de gehele parkeerbehoefte.

Dit speelt bijvoorbeeld wanneer het onmogelijk of onwenselijk is om parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren vanwege:

- ontsluiting van het bouwplan (bijvoorbeeld ligging in voetgangersgebied);
- overwegingen van verkeersveiligheid;
- toepassing van andere wettelijke kaders;
- verstoring van stads- of straatbeeld;
- inpasbaarheid parkeervoorziening.

De initiatiefnemer moet zijn aanvraag voor een omgevingsvergunning in dat geval voorzien van een onderbouwing van de noodzaak om af te wijken, de effecten die dit (eventueel) heeft op de omgeving en hoe hij participatie (informerende van burens/omgeving) heeft toegepast. Omdat het van belang is dat bij afwijkingen de noodzaak en de effecten zorgvuldig worden afgewogen, dienen alle afwijkingen op basis van zwaarwegend belang voldoende gemotiveerd ter besluitvorming te worden voorgelegd aan het College van Burgemeester en Wethouders.

3.4 Indienen vergunningaanvraag

Bij het indienen van de vergunningaanvraag overlegt de initiatiefnemer ten minste:

- het bouwplan;
- een berekening van de parkeerbehoefte voor auto's en fietsen, inclusief onderbouwing;
- indien van toepassing: een uitsplitsing naar aantal parkeerplaatsen op eigen terrein (niet openbaar toegankelijk) en openbaar toegankelijke parkeerplaatsen;
- het ontwerp van de parkeeroplossing voor auto's en fietsen, inclusief maatvoering en openbaarheid;
- de wijze waarop in de benodigde parkeerplaatsen zal worden voldaan door de bouwende partij;
- bij het toepassen van afwijkingsmogelijkheden: een onderbouwing aan de hand van uitgevoerd onderzoek, overeenkomsten/contracten en dergelijke (zie ook paragraaf 3.3);
- aan te geven hoe bij de realisatie van parkeerplaatsen invulling wordt gegeven aan duurzaamheid (bijdrage aan hittebestendigheid, hemelwaterafvoer en groen).
- mogelijke consequenties voor de gebruikers van het pand. Een van de mogelijke consequenties is dat bij een bouwontwikkeling de gebruikers nu en in de toekomst niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning (of ontheffing). Dit geldt ook voor locaties waar (nog) geen parkeervergunning geldt. Uitzondering hierop is de situatie dat parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden gerealiseerd.

3.5 Toetsing aanvraag en vastleggen van afspraken

De gemeente Assen toetst de onderbouwing van de berekening van de parkeerbehoefte en de wijze waarop in deze parkeerbehoefte wordt voorzien aan deze Nota Parkeernormen. Deze toetsing en de eventuele afspraken die daaruit volgen zullen worden vastgelegd in de omgevingsvergunning en/of privaatrechtelijke overeenkomst.

Het vastleggen van parkeerafspraken voor ontwikkelingen geeft de gemeente de mogelijkheid om nadien te kunnen controleren of de parkeeroplossingen worden gebruikt zoals ze zijn afgesproken; er kan dus

handhavend worden opgetreden. Het vastleggen van de afspraken gebeurt ook om geen onduidelijkheid te laten bestaan over situaties die zich in de toekomst kunnen voordoen.

Bij afspraken kan worden gedacht aan:

- Het vastleggen dat, indien bij de berekening van het aantal te realiseren parkeerplaatsen is uitgegaan van dubbelgebruik, de parkeerplaatsen door alle gebruikers van het pand te gebruiken zijn.
- Het vastleggen dat eventueel elders gehuurde of gekochte parkeercapaciteit voor de gebruikers van het pand beschikbaar moeten blijven.
- Voorwaardelijke verplichtingen die bij de regels van het bestemmingsplan worden opgenomen om bijzondere gebruikersbepalingen vast te leggen. In een bestemmingsplan kan geregeld worden dat een bepaald gebruik slechts is toegestaan als aan een bepaalde voorwaarde wordt voldaan.
- Stellen van nadere eisen. De bevoegdheid tot het stellen van nadere eisen is beperkt tot eisen die aansluiten bij in het bestemmingsplan zelf reeds gestelde regels aangaande het betreffende onderwerp of onderdeel. Er kan bijvoorbeeld worden bepaald dat niet alle parkeerplaatsen direct worden gerealiseerd, maar dat binnen de planontwikkeling ruimte wordt gereserveerd die –indien nodig– alsnog als parkeerruimte kan worden ingericht. Deze ruimte kan in eerste instantie bijvoorbeeld als groenvoorziening worden ingericht.
- Het vastleggen dat parkeergelegenheid bij woningen op eigen terrein niet mag worden opgeheven. Op deze manier wordt voorkomen dat in gebieden waar het stedenbouwkundig ontwerp uitgaat van parkeren op eigen terrein in plaats van in de openbare ruimte, door het toevoegen van bebouwing op eigen terrein de parkeerplaatsen op eigen terrein verdwijnen.

1	Inleiding
2	Parkeernormering
2.1	Uitgangspunten
2.2	Parkeernormen Auto
2.3	Parkeerkencijfers Fiets
3	Toepassingskader
3.1	Berekening parkeerbehoefte
3.2	Confrontatie parkeerbehoefte met parkeeraanbod
3.3	Afwijkingsmogelijkheden
3.3.1	Benutten bestaand parkeeraanbod elders
3.3.2	Realiseren parkeerplaatsen elders
3.3.3	De parkeerbehoefte van de ontwikkeling is lager
3.3.4	Zwaarwegend belang
3.4	Indienen vergunningaanvraag
3.5	Toetsing aanvraag en vastleggen van afspraken
	Bijlage A Afbeelding gebiedsbegrenzing
	Bijlage B Lijst met parkeernormen
	Bijlage C Aanwezigheidspercentages

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van 16 april 2021

Voorzitter

Griffier

Bijlage A Afbeelding gebiedsbegrenzing

In onderstaande afbeelding is de begrenzing opgenomen van het Centrum, Schilcentrum en Havenkwartier.

Bijlage B Lijst met parkeernormen

De parkeernormen zijn gebaseerd op de CROW-kencijfers voor matig stedelijke gebieden. Voor het gebied Havenkwartier gelden de parkeernorm in de categorie 'schil rond het centrum'. De CROW-indeling voor wonen en detailhandel is vereenvoudigd. Daarnaast is de functie Bed & Breakfast toegevoegd en is Kiss & Ride bij kinderdagverblijven en basisscholen meer expliciet onderdeel gemaakt van de parkeernorm.

Functies met een * hebben onder aan de tabel een aanvullende toelichting staan.

Functie	centrum Assen	schil rond het centrum	overige	buiten-gebied	waarvan aandeel bezoek	eenheid
Hoofdcategorie: Wonen						
Grondgebonden woning						
- woning vrijstaand	1,6	1,7	2,0	2,2	0,2/0,3 per woning 2	pp per woning
- twee-onder-een-kap	1,5	1,6	1,9	2,0	0,2/0,3 per woning 2	pp per woning
- tussen/hoek woning	1,3	1,5	1,6	1,9	0,2/0,3 per woning 2	pp per woning
- sociale huur 9	1,0	1,1	1,1	1,1	0,2/0,3 per woning 2	pp per woning
Appartementen						
- appartement > 100 m2 gbo 1	1,4	1,5	1,8	1,9	0,2/0,3 per woning 2	pp per woning
- appartement 50 - 100 m2 gbo 1	1,1	1,2	1,4	1,4	0,2/0,3 per woning 2	pp per woning
- appartement < 50 m2 gbo 1	0,6	0,7	0,7	0,7	0,2 per woning	pp per woning
- sociale huur > 60 m2 gbo 1 , 9	0,8	0,9	0,9	0,9	0,2/0,3 per woning 2	pp per woning
- sociale huur < 60 m2 gbo 1 , 9	0,6	0,7	0,7	0,7	0,2/0,3 per woning 2	pp per woning
kamerverhuur	0,6	0,7	0,7	0,7	0,2 per kamer	pp per kamer
aanleunwoning	0,9	0,9	1,0	1,0	0,2/0,3 per woning 2	pp per woning
Hoofdcategorie: Werken						
kantoren	1,6	2,0	2,1	2,6	5%	pp per 100 m ² bvo
commerciële dienstverlening (kantoor met balie-functie)	2,1	2,4	2,9	3,6	20%	pp per 100 m ² bvo
bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief 3	1,6	2,0	2,4	2,4	5%	pp per 100 m ² bvo
bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief 4	0,7	0,9	1,1	1,1	5%	pp per 100 m ² bvo
bedrijfsverzamelgebouw	1,3	1,6	1,9	2,0	5%	pp per 100 m ² bvo

Functie	centrum Assen	schil rond het centrum	overige bebouwde kom	buiten-gebied	waarvan aandeel bezoek	eenheid
Hoofdcategorie: Winkelen en boodschappen						
detailhandel	3,8	3,8	4,5	4,5	85%	pp per 100 m ² bvo
buurtsupermarkt (< 600 m2 wvo)	1,9	2,7	3,5	4,0	95%	pp per 100 m ² bvo
fullservice supermarkt (meestal 1.000 - 2.000 m2 wvo)	3,3	4,3	5,1	7,5	95%	pp per 100 m ² bvo
grote supermarkt (meestal 2.500 - 4.000 m2 wvo)	6,0	6,9	7,7	7,7	84%	pp per 100 m ² bvo
Bouwmarkt 5	nvt	1,9	2,4	2,5	85%	pp per 100 m ² bvo
Tuincentrum 5	nvt	2,3	2,6	2,9	85%	pp per 100 m ² bvo
Groencentrum 5	nvt	2,3	2,6	2,9	85%	pp per 100 m ² bvo
bruin- en witgoedzaken	4,0	5,9	7,9	9,3	92%	pp per 100 m ² bvo

woonwarenhuis (zeer groot)	nvt	nvt	5,1	5,2	95%	pp per 100 m ² bvo
kringloopwinkel	nvt	1,3	1,9	2,3	89%	pp per 100 m ² bvo
woonwarenhuis/woonwinkel	1,3	1,7	1,9	2,0	91%	pp per 100 m ² bvo
meubelboulevard/woonboulevard	nvt	2,1	2,4	nvt	93%	pp per 100 m ² bvo
winkelboulevard	nvt	3,8	4,2	nvt	94%	pp per 100 m ² bvo
outletcentrum	nvt	9,2	10,1	10,4	95%	pp per 100 m ² bvo
groothandel in levensmiddelen	nvt	6,4	6,3	nvt	80%	pp per 100 m ² bvo
weekmarkt	0,2	0,2	0,2	nvt	85%	pp per 1m kraam
Hoofdcategorie: Sport, cultuur en ontspanning						
bowlingcentrum	1,6	2,3	2,8	2,8	90%	pp per baan
biljartcentrum	0,9	1,2	1,4	1,8	85%	pp per tafel
fitnessstudio/sportschool	1,4	3,4	4,8	6,5	90%	pp per 100 m ² bvo
fitnesscentrum	1,7	4,5	6,3	7,4	90%	pp per 100 m ² bvo
dansstudio	1,6	3,9	5,5	7,4	90%	pp per 100 m ² bvo
golfbaan	nvt	nvt	96,0	118,3	98%	pp per 18 holes
golfoefencentrum	nvt	nvt	51,1	56,2	95%	pp per centrum
sporthal	1,6	2,2	2,9	3,5	95%	pp per 100 m ² bvo
sportzaal	1,2	2,0	2,8	3,6	95%	pp per 100 m ² bvo
kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)	1,3	1,6	1,9	2,1	98%	pp per 100 m ² bvo
kunstijsbaan (400 meter)	nvt	2,3	2,6	2,8	98%	pp per 100 m ² bvo
indoorspeeltuin, gemiddeld en kleiner	3,1	3,9	4,7	5,1	98%	pp per 100 m ² bvo
indoorspeeltuin, groot	3,7	4,6	5,6	6,1	98%	pp per 100 m ² bvo
indoorspeeltuin, zeer groot	3,9	4,9	5,8	6,4	98%	pp per 100 m ² bvo
tennishal	0,3	0,4	0,5	0,5	85%	pp per 100 m ² bvo
squashhal	1,6	2,4	2,7	3,2	85%	pp per 100 m ² bvo
zwembad overdekt	nvt	10,7	11,5	13,3	95%	pp per 100 m ² bassin
zwembad openlucht	nvt	10,1	12,9	15,8	99%	pp per 100 m ² bassin
wellnesscentrum	nvt	nvt	9,3	10,3	99%	pp per 100 m ² bvo
sauna, hammam	2,5	4,6	6,7	7,3	99%	pp per 100 m ² bvo
bibliotheek	0,5	0,8	1,2	1,4	95%	pp per 100 m ² bvo
bioscoop	3,2	8,0	11,2	13,7	95%	pp per 100 m ² bvo
filmtheater/filmhuis	2,6	5,3	7,9	9,9	95%	pp per 100 m ² bvo
theater/schouwburg	7,4	8,0	9,8	12,0	85%	pp per 100 m ² bvo
musicaltheater	2,9	3,4	4,0	5,1	85%	pp per 100 m ² bvo
casino	5,7	6,1	6,5	8,0	85%	pp per 100 m ² bvo
volkstuin	nvt	1,3	1,4	1,5	99%	pp per 10 tui- nen
attractie/pretpark	8,0	8,0	8,0	8,0	99%	pp per ha netto terrein
dierenpark	8,0	8,0	8,0	8,0	99%	pp per ha netto terrein

jachthaven	0,6	0,6	0,6	0,6	99%	pp per ligplaats
manege	nvt	nvt	nvt	0,4	90%	pp per box
museum	0,6	0,8	1,1	1,1	95%	pp per 100 m ² bvo
stadion	0,1	0,1	0,1	0,1	99%	pp per zitplaats
sportveld	20,0	20,0	20,0	20,0	95%	pp per ha netto terrein
Hoofdcategorie: Horeca en (verblijfs)recreatie						
bungalowpark	nvt	nvt	1,7	2,1	90%	pp per bungalow
camping	nvt	nvt	nvt	1,2	90%	pp per standplaats
Bed and Breakfast	0,5	0,5	0,5	0,5	100%	per bed
hotel 1 6	0,4	0,8	2,4	4,5	75%	pp per 10 kamers
hotel 2 6	1,5	2,3	4,1	6,3	75%	pp per 10 kamers
hotel 3 6	2,1	3,3	5,0	6,8	75%	pp per 10 kamers
hotel 4 6	3,4	5,1	7,2	9,0	75%	pp per 10 kamers
hotel 5 6	5,3	7,9	10,6	12,8	75%	pp per 10 kamers
discotheek	6,9	13,9	20,8	20,8	99%	pp per 100 m ² bvo
café/bar/cafetaria 6	5,0	5,0	6,0	6,0	90%	pp per 100 m ² bvo
Restaurant 6	9,0	9,0	13,0	13,0	80%	pp per 100 m ² bvo
evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw	5,5	6,5	8,5	8,5	99%	pp per 100 m ² bvo
Hoofdcategorie: Onderwijs						
kinderdagverblijf (excl. K&R) 7	1,0	1,2	1,4	1,5	0%	pp per 100 m ² bvo
basisschool (excl. K&R) 8	0,8	0,8	0,8	0,8	0%	pp per lokaal
middelbare school	3,7	4,5	4,9	4,9	10%	pp per 100 leerlingen
ROC	4,7	5,4	5,8	5,9	5%	pp per 100 leerlingen
hogeschool	9,3	10,0	10,7	10,9	70%	pp per 100 studenten
universiteit	13,2	15,2	16,5	16,8	50%	pp per 100 studenten
avondonderwijs	4,5	5,6	6,8	10,5	95%	pp per 10 studenten
Funcitie	centrum Assen	schil rond het centrum	overige bebouwde kom	buiten- gebied	waarvan aandeel bezoek	eenheid
Hoofdcategorie: Gezondheid en (sociale) voorzieningen						
huisartsenpraktijk	2,1	2,5	3,0	3,3	55%	pp per behandelkamer
fysiotherapiepraktijk	1,3	1,5	1,8	2,0	55%	pp per behandelkamer
consultatiebureau	1,4	1,6	1,9	2,2	50%	pp per behandelkamer
gezondheidscentrum	1,6	1,9	2,2	2,5	55%	pp per behandelkamer
consultatiebureau voor ouderen	1,3	1,6	1,9	2,2	40%	pp per behandelkamer
tandartsenpraktijk	1,6	2,0	2,4	2,7	45%	pp per behandelkamer
apotheek	2,3	2,8	3,2	3,2	45%	pp per apotheek
ziekenhuis	1,4	1,6	1,7	2,0	30%	pp per 100 m ² bvo
crematorium	30,1	30,1	30,1	30,1	99%	pp per gelijktijdige plechtigheid
begraafplaats	31,6	31,6	31,6	31,6	95%	pp per gelijktijdige plechtigheid
penitentiaire inrichting	1,7	2,2	3,3	3,7	35%	pp per 10 cellen

religiegebouw	0,2	0,2	0,2	0,2	99%	pp per zitplaats
verpleeg/verzorgingstehuis	0,6	0,6	0,6	0,6	60%	pp per wooneenheid
cultureel centrum/wijkgebouw	2,0	2,0	2,0	2,0	99%	pp per 100 m ² bvo

1. gbo = gebruikersoppervlakte bepaald volgens NEN2580.
2. Voor woningen in het centrum en schil rond het centrum geldt een bezoekersdeel van 0,2 parkeerplaatsen per woning. Voor woningen in de overige bebouwde kom en buitengebied geldt een bezoekersdeel van 0,3 parkeerplaatsen per woning.
3. Arbeidsintensieve/bezoekers extensieve bedrijven zijn bijvoorbeeld industrie, garagebedrijf, laboratorium of werkplaatsen. Bij deze bedrijven geldt globaal 1 arbeidsplaats per 25-35 m² bvo.
4. Onder arbeidsextensieve/bezoekers extensieve bedrijven worden bedrijven verstaan zoals een loods, opslag of transportbedrijf. Bij deze bedrijven geldt globaal 1 arbeidsplaats per 30-50 m² bvo.
5. Wanneer in de buitenruimte producten worden verkocht (verkoopruimte) dient deze ruimte te worden meegenomen bij de omvang van de functie.
6. Terrasruimte dient te worden meegenomen bij de omvang van de functie.
7. K&R kinderdagverblijven: aantal kinderen x % kinderen dat met de auto wordt gebracht x 0,2. (indicatief: 50% - 80% wordt met de auto gebracht)
8. K&R basisschool: aantal kinderen x % kinderen dat met de auto wordt gebracht x 0,3 (indicatief: 20% - 60% wordt met de auto gebracht).
9. Dit betreft sociale huurwoningen die gebouwd worden met een huur onder de aftoppingsgrenzen van de Wet op de Huurtoeslag. Voor nieuwbouw van sociale huurwoningen met een huur boven de aftoppingsgrenzen worden alle normen met 0.1 verhoogd.

Bijlage C Aanwezigheidspercentages

Dubbelgebruik wordt berekend volgens de methodiek van CROW-publicatie 381. In onderstaande tabel zijn de te gebruiken aanwezigheidspercentages opgenomen. Deze percentages zijn afkomstig van CROW. Voor de functies waarvoor geen aanwezigheidspercentages zijn opgenomen, dient te worden aangesloten bij een passende alternatieve functie of dient een specifieke onderbouwing voor de gebruikte aanwezigheidspercentages te worden gegeven.

functie	werkdag	werkdag	werkdag	koop-	werkdag	zaterdag-	zaterdag-	zondag-
	ochtend	middag	avond	avond	nacht	middag	avond	middag
woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%*
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	0%	0%*
supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	0%*
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
sportfunctie buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
bioscoop/theater/podium	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
sociaal medisch	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
verpleeghuis/serviceflat	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
ziekenhuis patiënten/bezoekers	60%	100%	60%	60%	5%	60%	60%	60%
ziekenhuis medewerkers	75%	100%	40%	40%	25%	40%	40%	40%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%

* Bij koopzondag 100%.

Tabel: Aanwezigheidspercentages