

Nota parkeernormen gemeente Voorne aan Zee

De raad van de gemeente Voorne aan Zee besluit:

Gelet op het bijbehorende raadsvoorstel;

Besluit:

In te stemmen met de 'Nota parkeernormen gemeente Voorne aan Zee' en deze als uitgangspunt te hanteren voor ruimtelijke ontwikkelingen en functiewijzigingen.

Begrippenlijst

Aanwezigheidspercentages	Aan de hand van de aanwezigheidspercentages (Tabel 4 en Tabel 5) kan worden bepaald welk aandeel verschillende momenten door verschillende doelgroepen kan worden benut (toets dubbelgebruik parkeerplaatsen).
Bouwontwikkeling	Een bouwontwikkeling waarvoor een aanvraag om een omgevingsvergunning ingediend moet worden betreft het plaatsen, geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen, veranderen, verbouwen of vergroten van een gebouw of voorziening zoals opgenomen in bijlage 1 en bijlage 2.
bvo	Het bruto vloeroppervlak (BVO) is het totale bruto vloeroppervlak 'achter de voordeur' wat nodig is voor de functie
Casemanager	Contactpersoon van de gemeente Voorne aan Zee voor de initiatiefnemer. De casemanager zal de nodige informatie verstrekken over parkeren, de normen en de te berekenen parkeereis.
Dubbelgebruik	Het beoordelen of parkeerplaatsen door meer dan één doelgroep op verschillende momenten van de dag of van de week kunnen worden gebruikt. Bijvoorbeeld gebruik door kantoorbezoekers overdag en 's avonds door bewoners.
Eigen terrein	Terrein waarop de bouwontwikkeling wordt gerealiseerd, alsmede een aansluitend of elders gelegen terrein waarover de initiatiefnemer privaatrechtelijke zeggenschap heeft.
Hoofdgroep	Een hoofdgroep is de verzamelnaam voor de onderscheiden functies die een gebouw of voorziening kan hebben. De onderscheiden hoofdgroepen zijn: <ul style="list-style-type: none"> • Wonen • Werken • Winkelen en boodschappen doen • Sport, cultuur en ontspanning • Horeca en (verblijfs)recreatie • Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen • Onderwijs
Initiatiefnemer	De bouwer, ontwikkelaar en/of eigenaar van de grond of opstallen door wie de aanvraag om een omgevingsvergunning voor een bouwontwikkeling is ingediend.
Ontwikkeling	Zie: bouwontwikkeling.
Parkeerbalans	Met een parkeerbalans wordt de (on)balans berekend tussen parkeervraag en parkeeraanbod binnen een bepaald gebied. Vaak valt de parkeervraag van functies niet samen in de tijd. Gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen is dan mogelijk (dubbelgebruik).
Parkeerdruk	De parkeerdruk betreft de bezetting van de parkeerplaatsen afgezet tegen het totaal aantal beschikbare parkeerplaatsen. In gemeente Voorne aan Zee wordt gesproken van een hoge parkeerdruk indien deze in het openbaar gebied op straat 80% of meer bedraagt. In openbare parkeergarages ligt deze grens op 95%. Een hoger percentage zorgt voor zoekverkeer.
Parkeereis	De parkeernorm voor autoverkeer geeft aan hoeveel parkeerplaatsen per hoofdgroep of specifieke functie daarbinnen op een bepaald moment nodig zijn. De ontwikkelaar van het project dient minimaal aan deze parkeereis te voldoen. De parkeereis dient

	op eigen terrein te worden gerealiseerd. Indien hierin niet kan worden voorzien en auto's op de openbare weg moet worden geparkeerd, dan dient aangetoond te worden dat de parkeerdruk in het directe omliggende gebied niet boven de gestelde bezettingsgraad uitkomt.
Parkeerkencijfers	Ontwerpcijfers die verkeerskundigen gebruiken bij het berekenen van de parkeervraag. Uitgangspunt zijn de meest actuele parkeerkencijfers van CROW. Deze zijn voor gemeente Voorne aan Zee opgenomen in bijlage 1 en 2 en onderscheiden naar stedelijkheidsgraad, stedelijke zone en minimaal, gemiddeld en maximaal.
Parkeernormen	Parkeernormen zijn vastgesteld gemeentelijk beleid dat aangeeft hoeveel parkeerplaatsen bij een ontwikkeling, met een verandering in de parkeerbehoefte, gerealiseerd moeten worden. De parkeernormen zijn gerelateerd aan de gebruiksfuncties van deze ontwikkelingen, zoals voor de fiets opgenomen in bijlage 1 en voor de auto in bijlage 2.
Parkeervraag	De berekende parkeerbehoefte zonder rekening te houden met aanwezigheidspercentages en mogelijkheden tot dubbelgebruik.
Programma	Specificatie van de bouwontwikkeling naar de verschillende functies (wonen, werken, horeca, sport, onderwijs, etc.) naar aantallen en omvang.
Restcapaciteit	Het aantal parkeerplaatsen dat op het maatgevende moment onbezet is. Er is sprake van restcapaciteit indien de parkeerdruk in het openbaar gebied voor straat parkeren onder de 80% is.
Stedelijke Zone	Een beoogde ontwikkeling (nieuwbouw of functiewijziging) kent een ligging in een dorp of wijk. Deze locatie ligt zodoende in het centrum, in de schil rondt centrum, in de rest van de bebouwde kom of in het buitengebied.
Stedelijkheidsgraad	De indeling van gemeente naar stedelijkheid is gebaseerd op de CBS omgevingsadressendichtheid van de gemeente ¹ . Voor ieder adres binnen een gemeente is de adressendichtheid vastgesteld in een gebied met een straal van 1 km rondom dat adres. De vijf stedelijkheidsklassen zijn gebaseerd op klassegrenzen van 2.500, 1.500, 1.000 en 500 adressen per km ² . CBS onderscheidt de volgende klassen: <ul style="list-style-type: none"> • Zeer sterk stedelijk (omgevingsadressendichtheid van 2.500 of meer) • Sterk stedelijk (omgevingsadressendichtheid van 1.500 tot 2.500) • Matig stedelijk (omgevingsadressendichtheid van 1.000 tot 1.500) • Weinig stedelijk (omgevingsadressendichtheid van 500 tot 1.000) • Niet-stedelijk (omgevingsadressendichtheid van minder dan 500) <p>Zie § 3.2.2 welke stedelijkheidsgraad binnen de gemeente Voorne aan Zee geldt.</p>

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Per 1 januari 2023 zijn de gemeenten Brielle, Hellevoetsluis en Westvoorne gefuseerd tot de nieuwe gemeente Voorne aan Zee. Elke fusiegemeente had een eigen parkeerbeleid met parkeernormen. Voor de nieuw ontstane gemeente zijn de parkeernormen geactualiseerd en geharmoniseerd en worden toegepast vanaf 1 januari 2023 voor een *bouwontwikkeling* binnen de gemeentegrenzen. Elke bouwontwikkeling zal een uitwerking kennen ten aanzien van het aantal te realiseren stallingsplaatsen voor fietsen en parkeerplaatsen voor auto's.

Met het vaststellen van de parkeernormen in deze nota door het gemeentebestuur van Voorne aan Zee zijn de parkeernormen van de drie voormalige gemeenten niet meer geldig of van toepassing.

1.2 Waarom parkeernormen voor fiets en auto?

Elke woning, bedrijf, winkel(centrum), sportaccommodatie of gelegenheid voor ontspanning, elke horecagelegenheid, recreatieve of toeristische accommodatie, elke school, sociale of medische voorziening trekt verkeer. Naast fietsers naar deze voorzieningen zal een deel ook per auto reizen waardoor voor beide modaliteiten behoefte aan parkeergelegenheid ontstaat. Met behulp van parkeerkencijfers voor fiets en voor auto kan bepaald worden hoeveel parkeerplaatsen per modaliteit en per *hoofdgroep* beschikbaar moeten zijn: op het herkomstadres (vooral wonen) én op het bestemmingsadres (vooral de andere functies). Zo wordt voorkomen dat knelpunten in de parkeersituatie ontstaan met overlast voor de bestaande omwonenden of voor de nieuwe gebruikers van de bouwontwikkeling.

1) <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2019/44/meeste-afval-per-inwoner-in-minst-stedelijke-gemeenten/stedelijkheid>

Het doel van deze Nota Parkeernormen is het bieden van duidelijkheid en transparantie ten aanzien van de werkwijze bij het opstellen van de parkeereis bij ontwikkelingen, bouwplannen of functie-wijziging van een gebouw. De gemeente Voorne aan Zee toetst de door de initiatiefnemer berekende parkeereis aan o.a. deze Nota Parkeernormen en het APV. Het toepassen van de juiste parkeernormen draagt bij aan een goed woon- en leefklimaat, waarin het risico op parkeeroverlast wordt verkleind.

Parkeernormen voor de fiets

Goede fietsparkeervoorzieningen dragen bij aan de aantrekkelijkheid en kwaliteit van het fietsnetwerk in de gemeente en stimuleren het fietsgebruik. De verantwoordelijkheid om voor voldoende stallingsmogelijkheden voor de fiets te zorgen ligt bij de initiatiefnemer. Uitgangspunt hiertoe is dat geen overlast in de openbare ruimte wordt veroorzaakt doordat fietsers hun fiets hinderlijk stallen of parkeren. Echter, een stallingsplek onderin een kelderbox waarbij men eerst trap af en trap op moet met de fiets, nodigt niet uit om de fiets te gebruiken. Er ligt zodoende ook een verantwoordelijkheid bij de initiatiefnemer om het fietsen te stimuleren door een logische en aantrekkelijke en veilige plek om de fiets te stallen zodat deze sneller wordt gebruikt dan de auto. Daar waar in deze nota over 'fiets' gesproken wordt, worden alle typen fietsen bedoeld: naast gewone (stads)fietsen ook bakfietsen, snor- en bromfietsen. Verder is het zinvol dat bij realisatie van de stallingsvoorzieningen ook rekening gehouden wordt met de ruimte die fietsen nodig hebben vanwege een b.v. mand voorop de fietsen.

Parkeernormen voor de auto

Voldoende parkeergelegenheid voor auto's bij een (bouw)ontwikkeling is van belang om geen overlast in de directe omgeving te veroorzaken. De verantwoordelijkheid hiervoor ligt bij de initiatiefnemer. Uitgangspunt hierbij is dat nieuwe (bouw)ontwikkelingen of wijziging van functies niet mogen leiden tot (toename van) parkeertekort binnen een straal van 100 meter van de beoogde ontwikkeling. Indien de (bouw)ontwikkeling in een

De parkeernorm voor autoverkeer geeft zodoende aan hoeveel parkeerplaatsen per eenheid van een bepaalde functie op een bepaald moment nodig zijn. Dit wordt de *parkeereis* genoemd.

1.3 Juridisch kader

Deze Nota Parkeernormen is van toepassing op nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, nieuwbouw- of verbouwplannen, waarvoor per 1 januari 2023 een omgevingsvergunning verplicht is. Bij de beoordeling of de vergunning kan worden verleend, toetst de gemeente de vergunning aan het bestemmingsplan. Met behulp van de Nota Parkeernormen kan, in veel voorkomende gevallen, de parkeerbalans worden bepaald.

Bestemmingsplan

In de bestemmingsplanregels kan worden voorgeschreven hoe om te gaan met parkeren met een (dynamische) verwijzing naar de specifieke parkeernormen die zijn vastgelegd in deze Nota Parkeernormen. Echter, het bestemmingsplan hoeft niet leidend te zijn. Wanneer bijvoorbeeld één woning wordt omgebouwd naar meerdere appartementen is het noodzakelijk dat de parkeersituatie wordt onderzocht terwijl het bestemmingsplan hier niet specifiek handvatten voor hoeft te bieden.

De (dynamische) verwijzing naar de Nota Parkeernormen voorkomt dat het bestemmingsplan in de praktijk moeilijk uitvoerbaar is vanwege hard vastgelegde parkeernormen. Dit leidt tot nodeloze afwijkingsprocedures. Ook zou een wijziging van de parkeernormen die voortkomt uit voortschrijdend inzicht of nieuwe parkeerkencijfers van het CROW, niet kunnen worden doorgevoerd omdat dan een bestemmingsplanherziening nodig is. Een veel gebruikte manier van borgen van parkeervoorzieningen is door in het bestemmingsplan voldoende ruimte vrij te houden via een toepasselijke bestemming, een bebouwingspercentage of een andere aanduiding. Hiernaast kan een voorwaardelijke verplichting in een bestemmingsplan voldoende parkeergelegenheid afdwingen. Ook stallingsruimte voor fietsen of ruimte voor laden en lossen worden in het bestemmingsplan verwoord.

De verankering van de Nota Parkeernormen wordt nog geregeld via een "Paraplunota Parkeernormen".

Algemene wet bestuursrecht (Awb)

De Nota Parkeernormen is een beleidsregel in het kader van de Awb. Artikel 4:84 Awb bepaalt enerzijds dat een bestuursorgaan handelt overeenkomstig de beleidsregel, maar anderzijds dat van een beleidsregel kan worden afgeweken, als er sprake is van gevolgen van de toepassing van de beleidsregel voor één of meer belanghebbenden die wegens bijzondere omstandigheden onevenredig zijn in verhouding tot de met de beleidsregel te dienen doelen (inherente afwijkingsbevoegdheid).

1.4 Landelijke kencijfers

Voor elk project geldt dat zowel voor het parkeren en stallen van fietsen en van het parkeren van auto's door de initiatiefnemer moet worden aangegeven welk programma wordt gerealiseerd en welke aan-

tallen parkeerplaatsen voor beide moet worden gerealiseerd. Daarbij gelden de volgende twee publicaties:

Parkeerkencijfers voor fiets

Voor het berekenen de benodigde aantallen stallingsplekken voor fietsers dient gebruik gemaakt te worden van de uitgave van Fietsberaad "Fietsparkeerkencijfers 2019"²; zie bijlage 1. Helaas zijn in deze fietsparkeerkencijfers niet voor alle functies normen opgenomen. Indien normen voor een bepaalde functie ontbreken dient de initiatiefnemer een onderbouwde en geloofwaardige inschatting te doen en aan te leveren. In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de uitgangspunten die de initiatiefnemer dient te hanteren.

Parkeerkencijfers voor auto

De autoparkeernormen die gelden binnen de gemeente Voorne aan Zee zijn gebaseerd op de landelijke kencijfers van CROW³ (publicatie 381: *Toekomstbestendig parkeren - Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie*, uitgave december 2018, zie bijlage 2). Deze kencijfers zijn door middel van onderzoek tot stand gekomen en geven een indicatie van de parkeerbehoefte van verschillende functies (woning, bedrijf, voorziening, etc.). Deze kencijfers kennen een bandbreedte en zijn bepaald voor verschillende *stedelijkheidsgraden* (5 klassen van sterk stedelijk tot niet stedelijk) en *ligging* (centrum, schil centrum, rest bebouwde kom en buitengebied). Op basis van lokale kenmerken binnen de gemeente zijn de contouren van de *ligging* vastgesteld zodat de parkeereis van nieuwe en vervallen functie(s) kan worden berekend. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de uitgangspunten die gelden voor het bepalen van het noodzakelijke aantal parkeerplaatsen door de initiatiefnemer.

1.5 Contact met casemanager gemeente

Om te kunnen nagaan of de berekeningen van de initiatiefnemer gebaseerd zijn op de juiste uitgangspunten is overleg met de casemanager van de gemeente essentieel. Deze persoon zal de specifiek geldende uitgangspunten aan de initiatiefnemer meegeven: de stedelijkheidsgraad en de stedelijke zone en te hanteren minimale, gemiddelde of maximale parkeernormen.

Spreadsheets

Aan de initiatiefnemer wordt daartoe een spreadsheet toegestuurd waarin het beoogde programma moet worden aangegeven. Deze spreadsheet dient ingevuld teruggestuurd te worden naar de casemanager. Het aangegeven programma dient vervolgens als basis voor de verdere berekeningen. Het te ontwikkelen programma wordt vervolgens doorgerekend waarbij de eindresultaten worden teruggestuurd naar de initiatiefnemer. Hierdoor ligt eenduidig de parkeereis en parkeervraag vast voor zowel fietsen als auto's.

2. Werkwijze bepalen parkeereis fiets

2.1 Uitgangspunten fietsparkeren

2.1.1 Inleiding

Het stallen van fietsen is niet altijd het eerste waar bij een ontwikkeling aan wordt gedacht. Toch neemt fietsen een steeds belangrijker deel in de mobiliteit voor haar rekening. Daarom is het realiseren van goede en voldoende stallingsplekken voor fietsen van groot belang. Niet onder in een kelder met een trap, maar 'tussen voordeur en auto' zou men de fiets als eerste tegen moeten komen.

De landelijke parkeerkencijfers voor fietsen zijn in 2011 voor het eerst opgesteld en in 2019 geactualiseerd. In bijlage 1 zijn deze geactualiseerde normen uit 2019 opgenomen en zijn integraal van toepassing binnen de gemeente Voorne aan Zee. In voetnoot 2 is daarvan de download beschikbaar. Deze publicatie van het Fietsberaad geeft meer informatie over het toepassen van de parkeernormen; anders dan bij auto parkeren speelt bij het realiseren van stallingsvoorzieningen voor fietsers nog meer mee. Doe er uw voordeel mee!

2.1.2 Van parkeerkencijfer naar parkeervraag

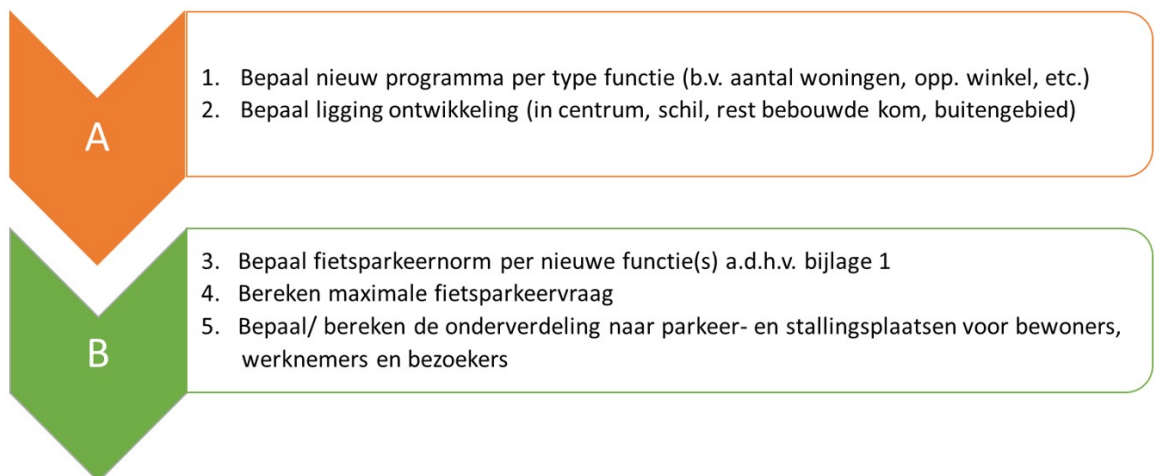
Om te komen van een parkeerkencijfer naar de parkeervraag voor een ruimtelijke ontwikkeling worden verschillende stappen doorlopen. De parkeereis wordt berekend door de omvang van de te ontwikkelen functie te vermenigvuldigen met het daarvoor geldende parkeerkencijfer.

De initiatiefnemer moet deze functies en de oppervlakten per functie aangeven, zodanig dat voldoende duidelijk is wat de ontwikkeling precies inhoudt (zie § 1.5). Daarbij dient men zich bewust te zijn dan de kengetallen een zeer brede bandbreedte hebben en het daarmee een indicatie geeft van de omvang van het aantal te realiseren parkeerplaatsen voor fietsen.

2) Download via <https://fietsberaad.nl>

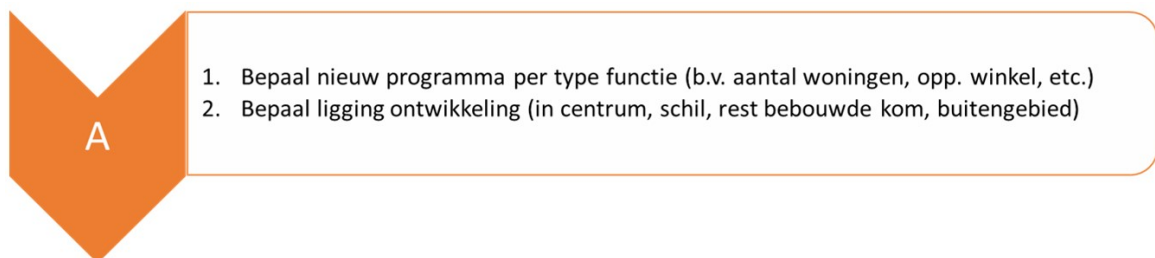
3) Kennisplatform CROW/ zie www.crow.nl

De te doorlopen stappen in de berekeningen is opgenomen in Figuur 1



Figuur 1 – Stappen ter bepaling parkeereis voor fietsen

2.2 Vaststellen programma en gebied



2.2.1 Nieuw programma

Het nieuwe programma van de *bouwontwikkeling* dient gespecificeerd te worden zodat inzichtelijk wordt wat gebouwd wordt. Hierbij dient een gedetailleerd overzicht opgesteld te worden van de aantallen en oppervlaktes voor de volgende hoofdgroepen:

- Wonen
- Kantoor
- Winkelen en boodschappen
- Sport, cultuur en ontspanning
- Horeca en (verblijfs)recreatie
- Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen
- Onderwijs

Elk van deze hoofdgroepen kent een nadere uitsplitsing die is opgenomen in bijlage 1 voor het stallen van fietsen. Bij de fietsparkeervraag worden woningen onderscheiden naar rij- en vrijstaande woningen, appartementen met of zonder fietsenberging en naar studentenhuus. Ten aanzien van de hoofdgroep werken wordt alleen een parkeervraag berekend voor een kantoor. De andere functies met onderverdeling zijn opgenomen in bijlage 1. Het te ontwikkelen programma dient de uitsplitsing naar deze categorieën te omvatten met aantallen en/of m² bvo. Voor het eenduidig benoemen van de functies, aantallen en oppervlaktes is vanuit de gemeente een spreadsheet beschikbaar (zie § 1.5).

2.2.2 Gebiedsindeling

Parkeernormen worden onderscheiden naar vier gebieden binnen de gemeente: centrum, schil rond centrum, rest bebouwde kom en buitengebied. Voor elk geldt per functie een specifiek parkeerkencijfer. Daarom is een gebiedsindeling gemaakt. Deze is opgenomen in paragraaf 3.2.2 en geldt ook voor het bepalen van de parkeereis voor fietsen.

2.3 Parkeervraag fiets

B

3. Bepaal fietsparkeernorm per nieuwe functie(s) a.d.h.v. bijlage 1
4. Bereken maximale fietsparkeervraag
5. Bepaal/ bereken de onderverdeling naar parkeer- en stallingsplaatsen voor bewoners, werknemers en bezoekers

2.3.1 Parkeerkcijfers fiets

De fietsparkeerkcijfers van het Fietsberaad (onderdeel van CROW) zijn van toepassing in de gemeente Voorne aan Zee. In bijlage 1 zijn de parkeerkcijfers voor de fiets opgenomen. Aanvullende informatie per functie voor de fiets-berekening is hieronder gegeven.

Functie Wonen

Voor een rij- of tussenwoning wordt doorgaans een schuurtje gerealiseerd conform bouwbesluit. Voor appartementengebouw wordt doorgaans in de kelder voorzien in bergingen, doch deze zijn niet altijd eenvoudig te bereiken. Voor appartementen en studentenhuizen moet worden aangegeven hoeveel ervan een eigen fietsenstalling zullen krijgen.

Functie Kantoor

Bij een kantoor is het van belang of deze een balie of meerder balies heeft omdat dit ook gelijktijdig meerdere cliënten per fiets zal betekenen. Verder wordt onderscheidt gemaakt naar stalling voor werknemers en fietsparkeerplaatsen voor bezoekers.

Functie Theater en Restaurant

Voor de berekening van het aantal fietsparkeerplaatsen bij een filmtheater/filmhuis, theater, schouwburg of musicaltheater is het aantal zitplaatsen bepalend. Voor een restaurant is het aantal zitplaatsen (inclusief terras) en het type van belang (eenvoudig of luxe).

Aanvulling voor Basisonderwijs en kinderdagverblijf

De parkeernormen voor basisonderwijs, middelbare school en ROC zijn naast het aantal leerlingen ook de oppervlakte nodig (m² bvo).

2.3.2 Berekening parkeervraag

Op basis van de omvang van de ontwikkeling met nieuwe functie(s) en vervallen functie(s) en de parkeernormen per functie naar gebiedstype, wordt de parkeervraag berekend met een onderverdeling naar plaatsen voor bewoners, werknemers en bezoekers.

Voorbeeld parkeervraag fiets:

Nieuwbouw van 50 middel dure koopappartementen met elk een fietsenberging. Verder omvat de bouwontwikkeling een kantoor met een omvang van 1000 m² met baliefunctie met twee balies. De stedelijke zone is 'rest bebouwde kom'. We gaan uit van de maximale parkeernorm voor fiets.

De parkeervraag voor appartementen met fietsenberging is 0,75 fietsenstalling per 0,33 woning. Totaal geeft dit $50 \times 0,75/0,33 = 113,6$ fietsenstallingsplekken.

De parkeernorm voor het kantoorpersoneel is 2,5 fietsenplekken per 100 m² bvo. Voor de bezoekers is de parkeernorm 8 stallingsplekken per balie.

Voor het kantoor is totaal $1000/100 \times 2,5 = 25$ fietsenplekken voor personeel. Voor bezoekers zijn totaal $2 \times 8 = 16$ fietsenplekken nodig.

De totale parkeervraag fiets voor de bouwontwikkeling is 154,6; afgerond 155 stallingsplekken. Hiervan kunnen 50 plekken in pandig in de bergingen worden voorzien; de andere plekken dienen op het eigen perceel van de initiatiefnemer te worden gerealiseerd.

3. Werkwijze bepalen parkeereis auto

3.1 Uitgangspunten auto parkeren

3.1.1 Van parkeerkcijfers naar parkeereis

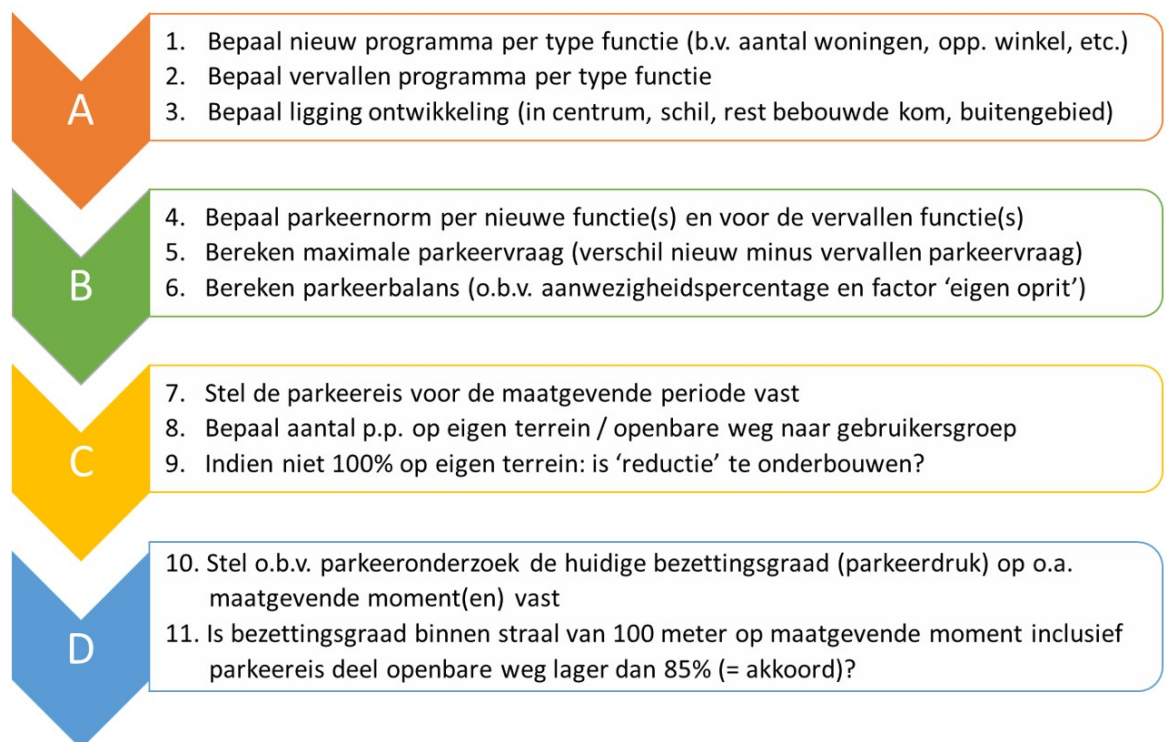
Om te komen van een parkeerkcijfer naar de parkeereis voor een bouwontwikkeling worden verschillende stappen doorlopen. De parkeereis wordt berekend door de omvang van de te ontwikkelen

functie te vermenigvuldigen met het daarvoor gestelde parkeercijfer waarbij rekening wordt gehouden met dubbelgebruik en, bij woningen, met opritten of garages. De initiatiefnemer moet de aantallen en oppervlakten per functie aangeven, zodanig dat voldoende duidelijk is wat de ontwikkeling precies inhoudt. Voor het eenduidig benoemen van de functies, aantallen en oppervlaktes is vanuit de gemeente een spreadsheet beschikbaar (zie § 1.5).

Algemeen geldt:

- Bij functiewijziging(en) van een bestaand gebouw of gebied mag de berekende parkeervraag worden verminderd met de parkeervraag van de oude functie (bestaande bestemming), waarbij wordt uitgegaan van de parkeervraag op het nieuwe maatgevende moment.
- Bij meerdere functies binnen de bouwontwikkeling mag rekening worden gehouden met dubbelgebruik van de parkeerplaatsen aan de hand van aanwezigheidspercentages.
- Bestaande openbare parkeerplaatsen die door de ontwikkeling verloren gaan, moeten op kosten van de initiatiefnemer worden gecompenseerd op eigen terrein, elders in de openbare ruimte of op een naastgelegen perceel.

Deze eerste fase in de berekeningen is opgenomen in als stappen A en B in Figuur 2.



Figuur 2 – Stappen ter bepaling parkeereis op eigen terrein en in openbare ruimte

3.1.2 Bepalen waar parkeereis wordt gerealiseerd

De volledige parkeereis dient in principe op eigen terrein te worden gerealiseerd, tenzij onder-bouwd wordt dat dit niet mogelijk is en de parkeereis deels in de openbare ruimte moet worden opgevangen. Deze onderbouwing is als stap C opgenomen in Figuur 2.

3.1.3 Bepalen parkeerdruk in omgeving

Indien na stap C blijkt dat de dan nog resterende parkeereis toch op de openbare weg moet worden afgehandeld, dan dient door de initiatiefnemer aangetoond te worden dat de parkeerdruk op het maatgevende moment, inclusief het aantal te parkeren auto's vanuit de ontwikkeling die op de openbare weg geparkeerd moeten worden, niet boven 80% uitkomt. Indien dit het geval is, dan volgt een positief advies op het verlenen van de omgevingsvergunning ten aanzien van het parkeren. Indien dit niet het geval is, dan volgt daarop een negatief advies.

Parkeeronderzoeken in het kader van een ontwikkeling dienen door een onafhankelijke derde partij (adviesbureau) op kosten van de initiatiefnemer te worden uitgevoerd waarbij de resultaten van het parkeeronderzoek bij de aanvraag worden aangeleverd aan de gemeente. In paragraaf 3.5 wordt ingegaan op de eisen die aan het parkeeronderzoek worden gesteld. Voorafgaand aan de uitvoering van het

parkeeronderzoek is overleg met de gemeente nuttig om voor het specifieke project af te stemmen of van aanvullende eisen of van vermindering van eisen sprake is. De fase in de berekeningen is opgenomen in de stap D in Figuur 2.

3.1.4 Afrondingen parkeereis

Omdat er geen halve parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden, wordt de parkeereis naar boven afgerond op een heel getal. Afronding van de parkeereis wordt pas op het allerlaatst gedaan waarbij naar boven wordt afgerond vanaf 0,1 parkeerplaats en tot 0,099 naar beneden.

3.1.5 Uitwegvergunning

Bij de aanvraag van een uitwegvergunning is geen sprake van een nieuwe bouwontwikkeling of nieuw te realiseren programma. Wel kunnen hierdoor parkeerplaatsen op de openbare weg vervallen waardoor de parkeerdruk in de omgeving zal toenemen. Op het eigen terrein zullen wellicht parkeerplaatsen worden gerealiseerd, doch deze zijn niet openbaar toegankelijk. In principe zal voor de bepaling van de parkeereis de stappen A t/m D doorlopen moeten worden. Bij de aanvraag van de uitwegvergunning zal aangeleverd moeten worden:

- Aantal vervallen parkeerplaatsen op openbare weg
- Aantal aantoonbaar nieuwe parkeerplaatsen op eigen terrein
- Parkeerdrukmeting (zie § 3.5) waarmee wordt aangetoond dat op het maatgevende moment de gestelde bezettingsgraad niet worden overschreden.

Voorbeeld uitwegvergunning :

Bewoners van een hoekwoning met een grote voor- en zij tuin willen 2 parkeerplaatsen op eigen terrein realiseren, waarvan 1 voor de camper/ caravan (dus feitelijk kan er 1 auto privé staan). Door de te realiseren uitweg vervallen 2 parkeerplaatsen op de openbare weg.

Uitgangspunt is: Matig stedelijk, Rest bebouwde kom, Gemiddelde parkeernorm.

Resultaat berekening:

- Parkeernorm = 1,9 p.p. per woning (waarvan 0,3 voor bezoekers) i.c. gemiddelde van minimale en maximale norm, zie bijlage 2.
- Parkeervraag = 1,6 p.p. voor bewoners en 0,3 p.p. voor bezoekers.
- Het hoogste maatgevende moment is op werkdag-avond met 1,8 p.p. - zie tabel:

Parkeereis op basis van aanwezigheidspercentages Voorbeeld Uitwegvergunning	Parkeer- vraag maximaal	Werkdag				Koop- avond	Zaterdag		Zondag middag
		ochtend	middag	avond	nacht		middag	Avond	
Woningen: parkeerplaatsen voor bewoners	1,6	0,8	0,8	1,4	1,6	1,3	1,0	1,3	1,1
- waarvan niet openbare p.p. voor doelgroep bewoners	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
- waarvan openbare p.p. voor doelgroep bewoners	0,6	0,3	0,3	0,5	0,6	0,5	0,4	0,5	0,4
Woningen: openbare parkeerplaatsen voor bezoekers	0,3	0,0	0,1	0,2	0,0	0,2	0,2	0,3	0,2
Totaal noodzakelijke openbare parkeerplaatsen Wonen	0,9	0,3	0,4	0,8	0,6	0,7	0,5	0,8	0,6
Totaal (niet afgerond)	1,9	1,3	1,4	1,8	1,6	1,7	1,5	1,8	1,6
Totaal te realiseren (dubbelgebruik & afgerond vanaf 0,1)	2	2	2	2	2	2	2	2	2
- p.p. voor doelgroep (bewoners/werknemers)	1	2	2	1	2	1	1	1	1
- p.p. voor bezoekers	1	0	0	1	0	1	1	1	1

- *Conclusie is dat t.b.v. de woning 3 parkeerplaatsen nodig zijn: 2 op eigen terrein voor de camper en één auto en 1 op de openbare weg. Daarnaast dienen de 2 vervallen parkeerplaatsen gecompenseerd te worden tenzij wordt aangetoond dat de parkeerdruk op werkdagen in de avond niet boven 80% uitkomt waarbij de 2 vervallen parkeerplaatsen en de nieuwe parkeerplaats op eigen terrein worden verdisconteerd. Dit dient de aanvrager aan te tonen.*

3.2 Vaststellen programma en gebied

A

1. Bepaal nieuw programma per type functie (b.v. aantal woningen, opp. winkel, etc.)
2. Bepaal vervallen programma per type functie
3. Bepaal ligging ontwikkeling (in centrum, schil, rest bebouwde kom, buitengebied)

3.2.1 Nieuw en vervallen programma

Voor zowel de nieuwe bouwontwikkeling als voor de vervallen functies dient inzichtelijk te worden gemaakt waar het om gaat. Hierbij dient een gedetailleerd overzicht opgesteld te worden van de aantallen en oppervlaktes voor de volgende hoofdgroepen:

- Wonen
- Werken
- Winkelen en boodschappen
- Sport, cultuur en ontspanning
- Horeca en (verblijfs)recreatie
- Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen
- Onderwijs

Elk van deze hoofdgroepen kent een nadere uitsplitsing die is opgenomen in bijlage 2. Bij de auto-parkeereis worden woningen onderscheiden naar koop en huur, naar appartement, tussen- of hoekwoning of vrijstaand alsook naar oppervlakte wat correspondeert met 'duur', 'gemiddeld' of 'goedkoop'. Ten aanzien van de hoofdgroep werken wordt b.v. onderscheid gemaakt naar kantoor met of zonder baliefunctie, arbeidsintensief of niet dan wel of het gebouw een bedrijfsverzamelgebouw wordt. Elk van de hoofdgroepen kent een eigen nadere onderverdeling. Het te ontwikkelen programma dient de uitsplitsing naar deze categorieën te omvatten met aantallen en/of m²bvo.

3.2.2 Verstedelijkingsgraad

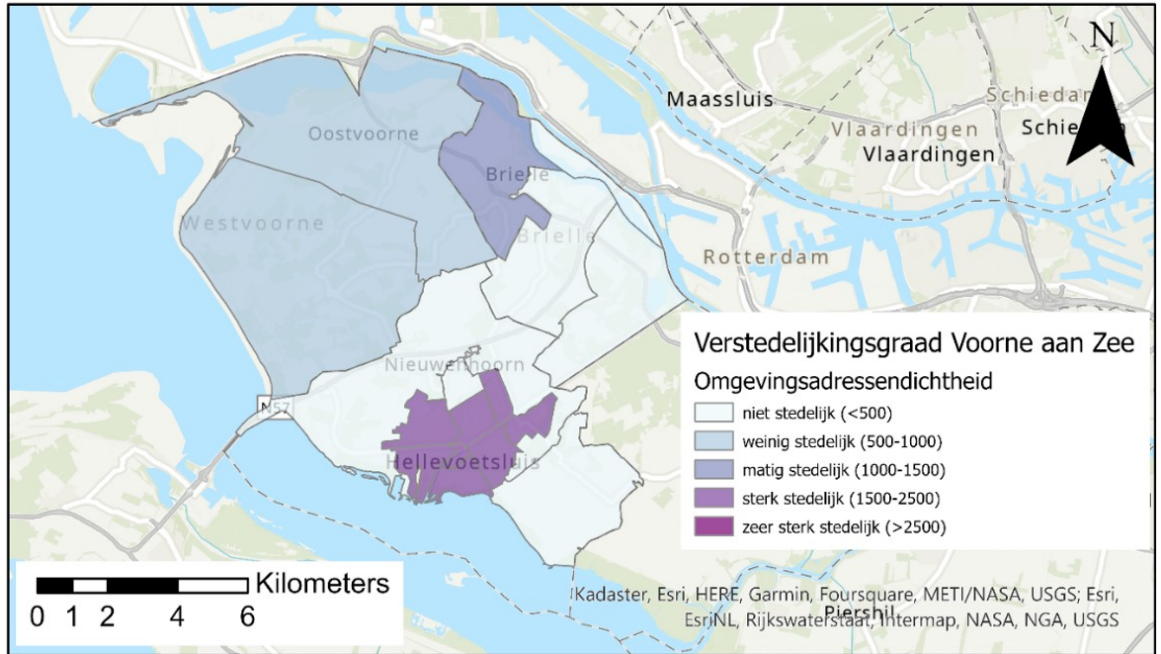
De gemeente Voorne aan Zee bestaat uit de bebouwde kommen van Brielle, Hellevoetsluis, Kruijningergors, Nieuwenhoorn, Oostvoorne, Oudenhorn, Rockanje, Tinte, Vierpolders en Zwartewaal. Daarnaast liggen buiten de bebouwde kommen in het buitengebied woningen, bedrijven en recreatieve voorzieningen. Bij het bepalen van welk parkeercijfer voor welke situatie aangehouden moet worden is de verstedelijkingsgraad én de stedelijke zone (zie § 3.2.3) van belang.

De verstedelijkingsgraad is vastgesteld op basis van de CBS wijk- en buurtdata van 2021 van Nederlandse gemeenten. De stedelijkheidsgraad kent vijf klassen en wordt bepaald op basis van de *omgevingsadressendichtheid* (adressen per km²). Tabel 1 geeft deze CBS-stedelijkheidsgraad weer.

Stedelijkheidsgraad	Omgevingsadressendichtheid (adressen per km ²)	Kern binnen gemeente Voorne aan Zee:
Zeer sterk stedelijk	> 2.500	n.v.t.
Sterk stedelijk	1.500-2.500	Hellevoetsluis
Matig stedelijk	1.000-1.500	Brielle
Weinig stedelijk	500-1.000	Oostvoorne, Rockanje
Niet stedelijk	< 500	Overige kernen

Tabel 1 – Stedelijkheidsgraad op basis van adressen per km² [bron: CBS] en Stedelijkheidsgraad voor kernen gemeente

Omdat de verstedelijkingsgraad voor de kernen verschilt van het buitengebied geldt de volgende verstedelijkingsgraad per kern (zie Tabel 1 en Figuur 3).



Figuur 3 – Verstedelijkingsgraad per kern binnen gemeente Voorne aan Zee

3.2.3 Stedelijke zone

Parkeernormen worden onderscheiden naar drie zones binnen de gemeente: centrum, rest bebouwde kom en buitengebied. Voor elk geldt per functie een specifieke parkeercijfer. Het autobezit en –gebruik is in centrumgebieden doorgaans lager dan in de rest van de bebouwde kom of in het buitengebied. Binnen Voorne aan Zee gelden de stedelijke zones zoals in Tabel 2 opgenomen.

Gebied	Stedelijke zone
Vesting Brielle, Vesting Hellevoetsluis en winkelcentrum Struytse Hoeck	Centrum
Overige gebieden binnen de bebouwde kommen	Rest bebouwde kom
Alle gebieden buiten de bebouwde kommen	Buitengebied

Tabel 2 – Stedelijke zone binnen gemeente Voorne aan Zee

Uitbreiding of aanpassing van de detailhandel op of rondom het winkelcentrum Struytse Hoeck geldt dat deze vallen onder 'Winkelcentrum Struytse Hoeck' en niet nader worden gespecificeerd.

3.3 Parkeernormen en parkeerbalans

B

4. Bepaal parkeernorm per nieuwe functie(s) en voor de vervallen functie(s)
5. Bereken maximale parkeervraag (verschil nieuw minus vervallen parkeervraag)
6. Bereken parkeerbalans (o.b.v. aanwezigheidspercentage en factor 'eigen oprit')

3.3.1 Parkeercijfers auto

De landelijke cijfers van CROW zijn integraal van toepassing voor de gemeente Voorne aan Zee. Er is geen aanpassing noodzakelijk ten aanzien van het autobezit per huishouden of aanwezigheid van hoogwaardig openbaar vervoer (geen treinstation). In bijlage 2 zijn de parkeernormen voor auto's per verstedelijkingsgraad, per stedelijke zone naar functie opgenomen. Deze parkeernormen zijn gelijk aan de CROW-parkeernormen, opgenomen in publicatie 381: *Toekomstbestendig parkeren - Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie*, uitgave december 2018.

Functie Wonen

Voor de woontypen die als 'duur', 'midden' en 'goedkoop' zijn opgenomen zijn aangevuld met de daarmee samenhangende woonoppervlakte. Een duur appartement heeft doorgaans een groter woonoppervlakte dan een goedkoop appartement. De aangehouden grenzen zijn 60 m² en 90 m². Tot 60 m² zijn goedkoop, tussen 60 en 90 m² zijn midden en groter dan 90 m² zijn duurdere appartementen.

Bij woningen met een eigen oprit of garage(box) geldt dat deze niet voor 100% meetellen om te voorzien in de parkeereis. Daartoe is in paragraaf 3.3.3 een berekeningsaantal opgenomen die toegepast dient te worden (zie Tabel 6).

Overige functies

Bij de navolgende eenheden wordt de term bvo (Bruto Vloer Oppervlakte) gehanteerd. Dit betreft de vloeroppervlakte van een vastgoedobject, gemeten langs de buitenomtrek van de buitenste scheidingsconstructie die de ruimte omhult. Hierin wordt ook de oppervlakte van een trapgat, lift-schacht en leidingschacht meegerekend. De oppervlakte van buitenruimtes zoals een loggia, balkon, open galerij of dakterras wordt niet tot de bvo van een gebouw gerekend, tenzij deze nadrukkelijk deel uitmaakt van de hoofdfunctie en daarbij leidt tot een toename van de parkeervraag (zoals een (dak)terras van een restaurant waar ook tafels staan).

Aanvulling voor Basisonderwijs en kinderdagverblijf

De parkeernormen voor basisonderwijs en kinderdagverblijf zijn alleen voor personeel en daarmee exclusief de parkeerbehoefte voor het halen en brengen van kinderen, wat doorgaans de grootste parkeerdruk met zich meebrengt. Voor de berekening van deze parkeerbehoefte voor deze functies is een specifieke uitwerking nodig, waarbij rekening wordt gehouden met het aantal leerlingen per groep, het percentage leerlingen dat met de auto komt, de parkeerduur en het aantal kinderen per auto. Het aantal benodigde parkeerplaatsen voor het halen en brengen van kinderen is als volgt te bepalen:

$$\text{xx leerlingen} * \% \text{ halen/brengen per auto} * \text{reductiefactor parkeerduur} * \text{reductiefactor aantal kinderen per auto}$$

Hierbij zijn de volgende percentages en reductiefactoren van toepassing:

Doelgroep	% halen/brengen met de auto	Reductiefactor parkeerduur	Reductiefactor aantal kinderen per auto
Basisschool groep 1-3	45%	0,50	0,75
Basisschool groep 4-8	22,5%	0,25	0,85
Kinderdagverblijf	65%	0,25	0,75

Tabel 3 – Factoren voor berekening benodigde parkeerplaatsen bij scholen t.b.v. halen-brengen [bron: CROW]

Het berekende aantal parkeerplaatsen komt bovenop de parkeereis die uit de parkeerbilans volgt (zie § 3.3.3) zodat een goede doorstroming en (verkeers)veiligheid wordt gewaarborgd.

Mogelijk dat de gemiddelde afstand naar school nog een factor van belang is. Bij bijvoorbeeld een school met een regionaal bereik komen veel meer leerlingen met de auto dan bij een school die vooral kinderen uit de omliggende wijken trekt. Ook zijn er diverse scholen waarbij vervoer met taxi's of bussen geregeld is, wat ook een ander autogebruik tot gevolg heeft.

Het berekende aantal via bovenstaande formule is een goede indicatie, doch geen 'absoluut' getal. Het toepassen van gemiddelde percentages en reductiefactoren geeft slechts een indicatie van de parkeerbehoefte voor het halen en brengen. Omdat in de praktijk veel verschillende schoolsituaties voorkomen, moet er altijd maatwerk per school worden toegepast.

3.3.2 Gemiddelde parkeernorm

Op basis van de omvang van de ontwikkeling met nieuwe functie(s) en vervallen functie(s) en de parkeercijfers per functie naar ligging/ gebiedstype, wordt de gemiddelde norm gehanteerd om de parkeervraag te berekenen. In bijlage 2 zijn de minimale en maximale normen gegeven. Het gemiddelde hiervan is uitgangspunt voor de berekening.

Voorbeeld parkeervraag auto:

Nieuwbouw van 50 koopappartementen (60-90 m²). Verder omvat de bouwontwikkeling een kantoor met een omvang van 1000 m² met baliefunctie met twee balies. De verstedelijkingsgraad is 'matig stedelijk' en de stedelijke zone is 'rest bebouwde kom'. We gaan uit van het gemiddelde van de minimale en de maximale parkeernorm voor auto (zie bijlage 2).

De parkeervraag voor de koopappartementen is 1,8 per woning (gemiddelde van 1,4 en 2,2) waarvan 0,3 voor bezoekers. Totaal geeft dit $50 \times 1,8 = 90,0$ parkeerplaatsen waarvan 75 voor bewoners en 15 voor bezoekers.

De parkeernorm voor het kantoorpersoneel is 2,85 per 100 m² bvo (gemiddelde van 2,6 en 3,1) waarvan 20% voor bezoekers. Voor het kantoor is totaal $1000/100 \times 2,85 = 28,5$ parkeerplaatsen nodig, waarvan 22,8 voor personeel en 5,7 voor bezoekers.

De totale parkeervraag auto voor de bouwontwikkeling is 118,5 parkeerplaatsen. Dit is afgerond naar boven 119 parkeerplaatsen. Door dubbelgebruik kan dit aantal daadwerkelijk te realiseren parkeerplaatsen lager zijn (zie daarvoor § 3.3.3).

3.3.3 Parkeerbilans

De maximale parkeervraag mag gereduceerd worden op basis van de aanwezigheidspercentages. Verder dient in de parkeerbilans bij woningen rekening gehouden te worden met het niet volledig mogen meetellen van parkeren op eigen terrein bij het aanwezig zijn van opritten en garages of garageboxen.

Aanwezighheidspercentages

Met een parkeerbilans wordt onderzocht of een gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen mogelijk is. Vaak blijkt dat het niet noodzakelijk is om in een gebied de maximale parkeervraag te realiseren, doch slechts een deel ervan. Doordat in veel situaties de parkeerplaatsen gedurende het etmaal door meerdere doelgroepen gebruikt kunnen worden, is het reëel om rekening te houden met dubbelgebruik. De aldus berekende parkeereis geldt indien alle functies gelijktijdig operationeel zijn. Voor verschillende functies zijn verschillende aanwezigheidspercentages van toepassing. Deze zijn gebaseerd op de CROW-kengetallen (publicatie 381: *Toekomstbestendig parkeren - Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie*, uitgave december 2018). Tabel 4 geeft de te hanteren aanwezigheidspercentages per dagdeel conform de CROW-publicatie. Deze voorzien (helaas) niet in alle functies zodat deze tabel is aangevuld met de percentages die de gemeente Voorne aan Zee aanvullend hanteert (Tabel 5).

Aanwezighheidspercentages	werkdag				koopavond	zaterdag		zondag
	ochtend	middag	avond	nacht		middag	avond	middag
Woningen bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%
Kantoren/bedrijven	100%	100%	5%	0%	5%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	0%	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	100%	0%	0%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	100%	0%	0%
Supermarkt	30%	60%	40%	0%	80%	100%	40%	0%
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	100%	100%	100%	75%
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	50%	100%	25%	100%
Bioscoop/theater/podium/enz.	5%	25%	90%	0%	90%	40%	100%	40%
Sociaal medische: arts/therapeut/consultatie	100%	75%	10%	0%	10%	10%	10%	10%
Verpleeg-/verzorgingshuis	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%

Tabel 4 – Aanwezighheidspercentages [bron: CROW]

Aanwezigheidspercentages	werkdag				koopavond	zaterdag		zondag
	ochtend	middag	avond	nacht		middag	avond	middag
Overig cultuur en ontspanning	90%	90%	10%	0%	10%	100%	10%	75%
Camping/ Bungalowpark	90%	75%	75%	100%	75%	75%	75%	75%
Hotel	50%	50%	90%	100%	90%	75%	90%	75%
Restaurant/café	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Discotheek	0%	0%	90%	100%	90%	0%	100%	0%
Evenementen- / beurs- / congresgebouw	100%	75%	50%	0%	0%	75%	75%	75%
Begraafplaats / crematorium	5%	100%	5%	0%	5%	100%	5%	5%
Penitentiaire inrichting	25%	25%	25%	0%	25%	25%	25%	25%
Religiegebouw	1%	1%	15%	0%	10%	1%	1%	1%

Tabel 5 – Aanwezigheidspercentages van ontbrekende functies bij bron CROW

Opritten en garages bij woningen

Onderscheidt bij de functie Wonen wordt gemaakt naar realisatie van parkeerplaatsen op eigen terrein en in het openbare gebied. De aanwezigheid van garages, opritten of carports bij woningen maakt dat deze geheel of gedeeltelijk meetellen in de te berekenen parkeereis. Het niet meetellen van parkeren op eigen terrein kan worden gezien als een verkapte verhoging van de parkeernorm. Aan de andere kant gebruiken niet alle bewoners de oprit of garage om de auto daadwerkelijk te parkeren. In veel gevallen wordt de garage gebruikt voor het stallen van fietsen, een motor of wordt het gebruikt als hobbyruimte. De eigen oprit of garage(box) voorzien zodoende niet voor 100% in het opvangen van de parkeereis en tellen niet voor 100% mee.

Tabel 6 geeft de factor voor het bepalen van het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein bij woningen. Bij een 'garage' wordt uitgegaan van een standaardafmeting van 2,5 á 3 meter bij ± 6 meter waarin één auto past. Bij afwijkende afmetingen van garages is overleg met de gemeente zinvol.

Parkeervoorziening bij woningen	Theoretisch aantal	Berekeningsaantal	Opmerking
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	oprit min. 5,0 meter diep
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	oprit min. 4,5 meter breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4	
Garagebox (niet bij woning)	1	0,5	
Garage met enkele oprit	2	1,0	oprit min. 5,0 meter diep
Garage met lange oprit	3	1,3	
Garage met dubbele oprit	3	1,8	oprit min. 4,5 meter breed
Dubbele garage met enkele, lange of dubbele oprit	4	2,8	
Parkeergarage (in woongebouw)	1	1,0	

Tabel 6 – Berekeningsaantal bij opritten en garages bij woningen [bron: CROW]

Voorbeeld parkeereis auto met dubbelgebruik en eigen parkeergelegenheid:

Hetzelfde voorbeeld als in § 3.3.2. Voor de 50 appartementen zijn 25 parkeerplaatsen in de parkeergarage van het complex. Deze kunnen bewoners huren of kopen. De overige parkeerplaatsen moeten elders worden gevonden. Op het eigen terrein van het kantoor kunnen 20 parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Het volgende overzicht ontstaat ten aanzien van de parkeervraag op basis van de gemiddelde parkeernorm waarbij nog geen rekening is gehouden met dubbelgebruik:

- Totaal 90 parkeerplaatsen voor bewoners en bezoekers van bewoners:
 - o 25 parkeerplaatsen voor bewoners in de parkeergarage van het appartementencomplex
 - o 65 parkeerplaatsen 'elders': op eigen terrein + openbaar toegankelijk:
 - 50 parkeerplaatsen voor bewoners
 - 15 parkeerplaatsen voor bezoek van bewoners
- Totaal 28,5 parkeerplaatsen voor het kantoor (feitelijk afgerond 29 parkeerplaatsen):
 - o 22,8 parkeerplaatsen voor personeel
 - o 5,7 parkeerplaatsen voor bezoek van het kantoor

De toepassing van aanwezigheidspercentages zodat dubbelgebruik mogelijk wordt, leidt tot onderstaand overzicht. De koopavond blijkt de hoogste parkeereis te hebben met totaal 97 parkeerplaatsen, maar omdat 25 parkeerplaatsen in de parkeerkelder van het appartementencomplex én 20 parkeerplaatsen voor het kantoor niet openbaar zijn en daardoor niet voor dubbelgebruik in aanmerking komen is de parkeereis als volgt (rode getallen in tabel hieronder):

- Totaal 82 parkeerplaatsen voor bewoners en bezoekers van bewoners:

- o 25 parkeerplaatsen voor bewoners in de parkeergarage van het appartementencomplex
- o 57 parkeerplaatsen openbaar toegankelijk voor bewoners en hun bezoekers
- Totaal 29 parkeerplaatsen voor het kantoor:
 - o 20 parkeerplaatsen op eigen terrein voor personeel en/of bezoekers
 - o 9 parkeerplaatsen openbaar toegankelijk voor personeel en/of bezoekers
- Totaal overall: 102 parkeerplaatsen (i.p.v. de eerder berekende 119) = parkeereis:
 - o 25 parkeerplaatsen voor bewoners in de parkeergarage van het appartementencomplex
 - o 20 parkeerplaatsen op eigen terrein voor personeel en/of bezoekers
 - o 57 parkeerplaatsen openbaar toegankelijk voor bewoners, hun bezoekers, voor personeel kantoor en bezoekers van kantoor

Parkeereis op basis van aanwezigheidspercentages Voorbeeld 1 Nota Parkeernormen	Parkeer- vraag maximaal	Werkdag				Koop- avond	Zaterdag		Zondag middag
		ochtend	middag	avond	nacht		middag	Avond	
Woningen: parkeerplaatsen voor bewoners	75,0	37,5	37,5	67,5	75,0	60,0	45,0	60,0	52,5
- waarvan niet openbare p.p. voor doelgroep bewoners	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0
- waarvan openbare p.p. voor doelgroep bewoners	50,0	25,0	25,0	45,0	50,0	40,0	30,0	40,0	35,0
Woningen: openbare parkeerplaatsen voor bezoekers	15,0	1,5	3,0	12,0	0,0	10,5	9,0	15,0	10,5
Totaal noodzakelijke openbare parkeerplaatsen Wonen	65,0	26,5	28,0	57,0	50,0	50,5	39,0	55,0	45,5
Commerciële dienstverlening	28,5	28,5	28,5	1,4	0,0	21,4	0,0	0,0	0,0
- p.p. voor doelgroep (werknemers)	22,8	22,8	22,8	1,1	0,0	17,1	0,0	0,0	0,0
- p.p. voor bezoekers	5,7	5,7	5,7	0,3	0,0	4,3	0,0	0,0	0,0
Totaal (niet afgerond)	118,5	80,0	81,5	83,4	75,0	96,9	64,0	80,0	70,5
Totaal te realiseren (dubbelgebruik & afgerond vanaf 0,1)	119	80	82	84	75	97	64	80	71

3.4 Verdeling parkeereis naar eigen en openbaar terrein



7. Stel de parkeereis voor de maatgevende periode vast
8. Bepaal aantal p.p. op eigen terrein / openbare weg naar gebruikersgroep
9. Indien niet 100% op eigen terrein: is 'reductie' te onderbouwen?

3.4.1 Vaststellen parkeereis

De parkeereis is het hoogste aantal benodigde parkeerplaatsen dat is berekend voor de verschillende momenten op basis van de aanwezigheidspercentages en opritten en garages bij woningen. Deze parkeereis zal bij voorkeur op het eigen terrein van de ontwikkeling door de initiatiefnemer moeten worden gerealiseerd.

3.4.2 Parkeereis realiseren op eigen terrein

De parkeereis kent een x-aantal parkeerplaatsen voor bezoekers en een y-aantal voor bewoners of werknemers. In de parkeernormen is opgenomen dat bij bijvoorbeeld per woning in 0,3 parkeerplaatsen voor bezoekers moet worden voorzien. Bij de andere functies is dit uitgedrukt in een percentage.

Verdeling parkeereis bij functie Wonen

Bij woningen wordt onderscheidt gemaakt naar parkeerplaatsen voor bewoners en voor bezoekers. Verder kan het voor komen dat een aantal parkeerplaatsen niet openbaar toegankelijk is, bijvoorbeeld in een parkeergarage bij een appartementencomplex of eigen parkeerterrein met slagboom. Daardoor zijn deze parkeerplaatsen exclusief voor bewoners gereserveerd óf er moet toegangscontrole zijn waarbij de slagboom ook voor bezoekers wordt geopend. Het resterende deel van de parkeereis, de openbaar toegankelijke parkeerplaatsen voor bezoekers en evt. voor bewoners, dient in principe ook op eigen terrein te worden gerealiseerd. Indien dit niet mogelijk is, dan dient aangetoond en onderbouwd te worden waarom dat niet kan en in de openbare ruimte geparkeerd moet worden. Realiseren van een deel van de parkeereis op de openbare weg mag namelijk niet ten koste gaan van de kwaliteit van de openbare ruimte en de verkeersveiligheid op die openbare weg.

Mobiliteitsmanagement, inzet van deelauto's en/of de nabijheid van hoogwaardig openbaar vervoer in de gemeente, zoals een R-net-halte, zijn geen redenen om de parkeereis te mogen verlagen.

Verdeling parkeereis bij alle andere functies

Bij alle andere functies (dan wonen) dient de parkeereis op eigen terrein in zowel de parkeerplaatsen voor bezoekers als voor de werknemers te worden gerealiseerd. Indien dit aantoonbaar niet mogelijk is, dan dient aangetoond en onderbouwd te worden waarom dat niet kan en in de openbare ruimte

geparkeerd moet worden. Realiseren van een deel van de parkeereis op de openbare weg mag niet ten koste gaan van de kwaliteit van de openbare ruimte en de verkeersveiligheid op die openbare weg.

Moet de parkeereis deels gerealiseerd of opgevangen worden in de bestaande openbare ruimte?

Indien de parkeereis gedeeltelijk in de bestaande openbare ruimte moet worden opgevangen, dan zijn er twee scenario's:

- I. De parkeereis dient in de bestaande openbare ruimte te worden opgevangen zonder dat in die openbare ruimte aanpassingen gedaan hoeven worden. Dit dient aangetoond te worden via een parkeerdrukmeting die de initiatiefnemer uitvoert of door een onafhankelijke derde partij laat uitvoeren. Zie hiertoe § 3.5.
- II. De parkeereis kan alleen in de bestaande openbare ruimte te worden opgevangen indien in die openbare ruimte extra parkeerplaatsen worden gerealiseerd binnen een acceptabele loopafstand van de ontwikkeling vanaf de hoofdingang van de betreffende ontwikkeling (zie Tabel 7). Mogelijk vergt deze extra parkeergelegenheid een aanpassing van het vigerende bestemmingsplan omdat in veel gevallen de beoogde plek van de extra parkeerplaatsen niet de bestemming 'verkeer' zal hebben. De kosten voor realisatie van deze extra parkeerplaatsen (grondverwerving en aanlegkosten) zijn voor rekening van de initiatiefnemer. De realisatie ervan dient in overleg met de gemeente door de initiatiefnemer zelf worden gedaan waarna deze infrastructuur 'om niet' wordt overgedragen aan de gemeente (eigendom en beheer & onderhoud). Alternatief is dat gemeente deze parkeerplaatsen op kosten van de initiatiefnemer realiseert. Dit wordt in onderling overleg afgestemd.

Hoofdfunctie	Acceptabele loopafstanden	Opmerking
Wonen	100 meter	100 – 250 meter voor bezoekers
Werken	200 tot 800 meter	
Winkelen	200 tot 600 meter	
Sport, cultuur, ontspanning	100 tot 600 meter	
Horeca en (verblijfs)recreatie	200 tot 800 meter	Overeenkomstig 'winkelen'
Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen	100 meter	
Onderwijs	100 meter	

Tabel 7 – Acceptabele loopafstanden voor hoofdfuncties [bron: CROW-publicatie 381]

3.5 Parkeeronderzoek

D

10. Stel o.b.v. parkeeronderzoek de huidige bezettingsgraad (parkeerdruk) op o.a. maatgevende moment(en) vast

11. Is bezettingsgraad binnen straal van 100 meter op maatgevende moment inclusief parkeereis deel openbare weg lager dan 85% (= akkoord)?

Het parkeeronderzoek zal inzichtelijk moeten maken dat de resterende parkeereis die op de openbare weg moet worden opgevangen op het maatgevende moment in voldoende mate aanwezig is.

Hierbij dient de parkeerdruk gemeten te worden op:

- Minimaal vier werkdagen in een periode van twee weken buiten de schoolvakanties bij een maatgevend moment op een werkdag. Dus b.v. op twee dinsdagmiddagen en twee donderdagmiddagen indien het maatgevende moment op een werkdagmiddag ligt. Of op de twee dinsdagen twee donderdagavonden bij een maatgevend moment op de werkdagavond.
- Minimaal twee koopavonden bij een maatgevend moment op de koopavond.
- Minimaal twee zaterdagen bij een maatgevend moment op een zaterdagmiddag of zaterdagavond.
- Minimaal twee zondagen bij een maatgevend moment op een zondagmiddag.

Eisen aan parkeeronderzoek: meting bezettingsgraad zonder ontwikkeling

Het parkeeronderzoek dient minimaal uitgevoerd te worden voor een gebied in een straal van 100 meter rondom de ontwikkeling. Hierbij dienen secties te worden onderscheiden die een logische eenheid vormen zoals delen van straten tussen twee kruispunten en/of een aanwezig parkeerterrein.

Het parkeeronderzoek moet minimaal gegevens opleveren van de parkeerdruk (bezettingsgraad) per 30 minuten voor een periode van minimaal drie uur in alle situaties (9-12 uur, 13-16 uur, 15-18 uur of 18-22 uur). Het tijdsblok is afhankelijk van de functie en de keuze voor een tijdsblok dient onderbouwd

te worden. Indien het maatgevende moment de werkdag-nacht is dan volstaat één telling in de eerste uren van de nacht of vroege ochtend (om ± 01:00 uur of ± 04:00 uur).

Berekening bezettingsgraad inclusief ontwikkeling

Het parkeeronderzoek wordt gerapporteerd in de vorm van o.a. de huidige bezettingsgraad per 30 minuten per sectie per onderzoeksdag/-avond/-nacht. Vervolgens dient de bezettingsgraad opnieuw berekend te worden inclusief het aantal op de openbare weg te parkeren auto's die vanuit de ontwikkeling niet op eigen terrein geparkeerd kunnen worden. Deze bezettingsgraad voor de situatie inclusief ontwikkeling dient voor het maatgevende moment in de secties c.q. in het gehele onderzoeksgebied niet boven 80% uit te komen.

3.6 Parkeereis gehandicapten

Voor gehandicapten dienen afzonderlijke parkeerplaatsen bestemd te worden, dicht bij de ingang van de voorziening, die voldoen aan de afmetingseisen voor dergelijke parkeerplaatsen en worden voorzien worden van een RVV-verkeersbord E6. Het aandeel algemene gehandicaptenparkeerplaatsen dient 2% te zijn van de berekende parkeereis voor openbare parkeerplaatsen.

Voor de niet-openbare parkeerplaatsen bij woningen/ appartementen is bekend voor wie deze parkeerplaats(en) nodig zijn. In dat geval kunnen deze parkeerplaats(en) op kenteken worden aangeduid (kenteken aanbrengen als onderbord onder E6-verkeersbord).

Bij andere functies dan wonen is het afhankelijk van de situatie of algemene gehandicapten parkeerplaatsen op een niet-openbaar parkeerterrein of in een niet openbare parkeergarage aangeduid moeten worden.

4. Toetsing parkeereis

4.1 Toetsing parkeereis fiets

Bij nieuwe functies moet de fietsparkeergelegenheid binnen een voor fietsers aantrekkelijke loop-afstand van de entree liggen. Daarmee wordt fietsgebruik aangemoedigd en beloond. Als maximaal acceptabele loopafstand wordt een afstand van 25 á 40 meter gehanteerd. Bij voorzieningen in centrumgebieden kan een uitzondering worden gemaakt op de verplichting om nieuwe fietsparkeergelegenheid te realiseren, als er bijvoorbeeld fietsvoorzieningen met restcapaciteit in de openbare ruimte in de directe omgeving aanwezig zijn. Een fietsparkeerplaats kan op verschillende manieren worden ingericht. Er kan gebruik worden gemaakt van een stalling of fietsenklemmen, maar dat is niet altijd noodzakelijk. Wanneer er geen rekken of klemmen zijn, wordt voor het beoordelen van de parkeersituatie voor fietsen uitgegaan van een benodigde stallingsruimte van ongeveer 0,65 x 2 m per fiets⁴. Daarnaast dient achter de fietsen een ruimte van ongeveer 2,00 meter beschikbaar te zijn voor het in- en uitparkeren van de fiets. Er moet niet alleen voor bewoners maar ook voor bezoekers een goede voorziening zijn om fietsen te stallen, bij voorkeur dicht bij de ingang van een appartementengebouw of winkel. Bij appartementen geldt dat de fiets van bewoners bij voorkeur op maaiveld wordt gestald en niet onderin een kelderbox onder maaiveld. Fietsgebruik wordt niet gestimuleerd indien de bewoners met de fiets diverse deuren moeten passeren of trappen moeten nemen voordat zij met de fiets buiten staan. In die gevallen wordt het gebruik van de fiets erg beperkt. In dat geval volgt een negatief advies t.a.v. 'fietsparkeren' op het verlenen van de omgevingsvergunning.

4.2 Toetsing parkeereis auto

Voor de beoogde bouwontwikkeling dient een omgevingsvergunning te worden aangevraagd bij de gemeente Voorne aan Zee. Naast de berekening van de parkeereis dient een onderbouwing door de initiatiefnemer aangeleverd te worden met een overzicht waar de parkeereis wordt gefaciliteerd. De gemeente toetst of het plan voldoet aan de parkeereis auto en de bezettingsgraad in de omgeving niet boven de gestelde norm uitkomt. De onderbouwing dient door de initiatiefnemer aangeleverd te worden zodat door de gemeente nagegaan kan worden of en hoe aan de parkeereis wordt voldaan. Deze beoordeling kan drie uitkomsten hebben:

- a. De parkeereis wordt voor 100% op eigen terrein opgelost. Het advies voor het verlenen van de omgevingsvergunning t.a.v. 'auto-parkeren' is dan positief.
- b. De parkeereis wordt niet voor 100% op eigen terrein opgelost maar separaat wordt via een parkeeronderzoek aangetoond dat in de omgeving op het maatgevende moment voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn en de parkeerdruk niet boven 80% uitstijgt. In dit geval volgt een positief advies t.a.v. 'auto-parkeren' op het verlenen van de omgevingsvergunning.
- c. De parkeereis wordt niet voor 100% op eigen terrein opgelost en via een parkeeronderzoek kan niet worden aangetoond dat in de omgeving op het maatgevende moment voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn waarbij de parkeerdruk niet boven 80% uitstijgt. In dit geval volgt een negatief advies t.a.v. 'auto-parkeren' op het verlenen van de omgevingsvergunning. De initiatief-

4) CROW 291 Leidraad fietsparkeren: 1 fiets per 0,65m breedte

nemer zal het plan moeten aanpassen of een oplossing moeten aangeven om de parkeereis binnen de gestelde kaders te faciliteren.

4.3 Toetsing inrichting parkeerareaal

Voorwaarde voor een positief advies op de omgevingsvergunning is dat alle parkeerplaatsen op het eigen terrein, in een parkeergarage en/of op de openbare weg die door de initiatiefnemer worden gerealiseerd door de latere gebruikers eenvoudig te bereiken zijn alsook weer eenvoudig zijn te verlaten. Voor de beoordeling van de parkeersituatie dient manoeuvreerruimte aanwezig te zijn rond deze vakken. Ook de vakken zelf dienen te voldoen aan de vigerende CROW- of NEN-normen. Te kleine parkeervakken of te krappe manoeuvreerruimte maken parkeerplaatsen onbruikbaar of onbereikbaar. Dit betekent dat de parkeervakken voldoende breed en lang zijn, er een voldoende brede rijbaan is om te manoeuvreren en niet over langere lengte achteruit gereden hoeft te worden. De maatvoering voor verschillende situaties dient te voldoen aan de normen van CROW⁵ voor de openbare weg en de vigerende NEN-norm 2443:2013nl⁶.

4.4 Beoordeling laden en lossen

Sommige ontwikkelingen vergen een voorziening voor laden en lossen. Deze voorziening dient op het eigen terrein van de initiatiefnemer te worden gerealiseerd. Manoeuvreerbewegingen mogen geen onevenredige hinder of gevaarlijke situaties opleveren in de openbare ruimte of op de openbare weg. De initiatiefnemer dient op verzoek van de gemeente de resultaten van een rijcurvesimulatie aan te leveren om de benodigde manoeuvreerruimte te kunnen toetsen. Uitgangspunt is hierbij het maatgevende voertuig dat gaat worden gebruikt bij het laden en lossen.

4.5 Afwijken van de parkeereis

Bij een aanvraag voor een omgevingsvergunning dient te worden voldaan aan de parkeereis om in voldoende mate te voorzien in parkeerruimte op eigen terrein. In sommige gevallen is dit echter onmogelijk of kan de strikte toepassing van de parkeereis als onredelijk worden beschouwd of op overwegende bezwaren stuiten. Soms is het echter mogelijk om op een andere wijze te voorzien in de nodige parkeer- of stallingruimte dan wel laad- of losruimte.

Het college van B&W moet in dergelijke gevallen een afweging maken, tussen het (economische) belang van de ontwikkeling en de eventuele (tijdelijke) nadelige gevolgen op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid en daarmee een goede ruimtelijke ordening ex art. 3.1 Wro.

De initiatiefnemer dient te onderbouwen waarom moet worden afgeweken van de parkeereis zodat het college van B&W een afgewogen besluit kan nemen.

Aldus besloten in de openbare vergadering van de gemeenteraad van Voorne aan Zee van 22 juni 2023

*de griffier,
drs. A. (Ariëtte) Goslings*

*de voorzitter,
dr. J. P. (Peter) Rehwinkel*

5) CROW Handboek Parkeren §11.4.5 en ASVV2021 §11.2.6 t/m 11.2.9

6) *Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garages*<https://www.nen.nl/nen-2443-2013-nl-175451>

BIJLAGE 1 PARKEERKENCIJFERS FIETS

Normen conform CROW publicatie "Fietsparkeerkencijfers 2019" **Belangrijk om bij de beoordeling deze publicatie te raadplegen:** [Download](#)

Specifische	Centrum			Scht centrum			Rest bebouwd kern			Subburgelijk			Per eendaal		
	Min	Kent/ter	Max	Min	Kent/ter	Max	Min	Kent/ter	Max	Min	Kent/ter	Max			
Elk en vijfzwaai woning	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,25	woning
Appartement (met fietsberging voor bewoners)	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,33	woning
Appartement (zonder fietsberging voor bewoners)	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,33	woning
Studentenhuis	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1	kamer
Kantoor (gemeentl)	1,3	2,0	3,5	1,3	2,0	3,5	0,9	1,5	2,5	0,9	1,5	2,5	0,9	1,4	100 m2 bovo
Kantoor (bezoek)	3,0	6,0	8,0	3,0	6,0	8,0	6,0	6,0	8,0	6,0	6,0	8,0	6,0	8,0	1 badje
Supermarkt	1,6	2,7	4,3	1,6	2,7	4,3	1,6	2,7	4,3	1,6	2,7	4,3	1,6	2,7	100 m2 bovo
Winkelcentrum	1,5	2,5	4,0	1,5	2,5	4,0	1,5	2,5	4,0	1,5	2,5	4,0	1,5	2,5	100 m2 bovo
Bezoekmarkt	1,6	0,3	4,3	1,6	0,3	4,3	1,6	0,3	4,3	1,6	0,3	4,3	1,6	0,3	100 m2 bovo
Tuincentrum / groenruimte	0,1	0,3	0,4	0,1	0,3	0,4	0,1	0,3	0,4	0,1	0,3	0,4	0,1	0,3	0,4
Bibliotheek	2,0	3,0	5,0	2,0	3,0	5,0	2,0	3,0	5,0	2,0	3,0	5,0	2,0	3,0	100 m2 bovo totaal
Museum	0,5	0,9	1,4	0,5	0,9	1,4	0,5	0,9	1,4	0,5	0,9	1,4	0,5	0,9	1,4
Bloeiwoon	4,0	7,8	12,0	2,0	4,3	7,0	0,8	1,4	2,2	0,8	1,4	2,2	0,8	1,4	100 m2 bovo
Theater / draaiorgel	13,0	24,0	38,0	11,0	21,0	33,0	30,0	18,0	28,0	30,0	18,0	28,0	30,0	18,0	100 ziplaats
Themaudio / sportstad	3,5	6,0	8,5	2,0	3,7	5,8	1,0	2,0	3,0	1,0	2,0	3,0	1,0	2,0	100 m2 bovo
Sportstad / tennisclub / squash	1,4	2,5	3,9	1,4	2,5	3,9	1,4	2,5	3,9	1,4	2,5	3,9	1,4	2,5	100 m2 bovo
Sportstad	2,2	4,0	6,2	2,2	4,0	6,2	2,2	4,0	6,2	2,2	4,0	6,2	2,2	4,0	100 m2 bovo
Deventer overdekt / zwembad	11,0	20,0	32,0	11,0	20,0	32,0	11,0	20,0	32,0	11,0	20,0	32,0	11,0	20,0	100 m2 bassin
Deventer openlucht	15,0	28,0	43,0	15,0	28,0	43,0	15,0	28,0	43,0	15,0	28,0	43,0	15,0	28,0	100 m2 bassin
Sportveld	30,0	50,0	85,0	30,0	50,0	85,0	30,0	50,0	85,0	30,0	50,0	85,0	30,0	50,0	1 flu metaal tramen
Stadion	5,0	9,0	14,0	5,0	9,0	14,0	5,0	9,0	14,0	5,0	9,0	14,0	5,0	9,0	100 ziplaats
Café / bar / club	3,0	7,0	10,0	3,0	7,0	10,0	3,0	7,0	10,0	3,0	7,0	10,0	3,0	7,0	100 m2 bovo
Restaurant (normaal)	3,0	7,0	10,0	3,0	7,0	10,0	3,0	7,0	10,0	3,0	7,0	10,0	3,0	7,0	100 m2 bovo
Restaurant (luxe)	8,0	10,0	15,0	8,0	10,0	15,0	8,0	10,0	15,0	8,0	10,0	15,0	8,0	10,0	60 plaatsen
Apotheek (bezoek)	1,0	2,0	4,0	1,0	2,0	4,0	1,0	2,0	4,0	1,0	2,0	4,0	1,0	2,0	100 m2 bovo
Apotheek (medewerker)	4,0	7,0	10,0	4,0	7,0	10,0	4,0	7,0	10,0	4,0	7,0	10,0	4,0	7,0	100 m2 bovo
Gezondheidscentrum (bezoek)	1,0	1,3	3,0	1,0	1,3	3,0	1,0	1,3	3,0	1,0	1,3	3,0	1,0	1,3	100 m2 bovo
Gezondheidscentrum (medewerker)	0,3	0,4	0,7	0,3	0,4	0,7	0,3	0,4	0,7	0,3	0,4	0,7	0,3	0,4	1,33 behandelkamers
Troosthuis (bezoek)	0,2	0,4	0,6	0,2	0,4	0,6	0,2	0,4	0,6	0,2	0,4	0,6	0,2	0,4	100 m2 bovo
Troosthuis (medewerker)	0,3	0,6	0,8	0,3	0,6	0,8	0,3	0,6	0,8	0,3	0,6	0,8	0,3	0,6	100 m2 bovo
Recreatiepark en recreatie	3,0	5,0	8,0	3,0	5,0	8,0	3,0	5,0	8,0	3,0	5,0	8,0	3,0	5,0	1 (deels) gelijkzijdig
Recreatiepark	20,0	30,0	62,0	20,0	30,0	62,0	20,0	30,0	62,0	20,0	30,0	62,0	20,0	30,0	100 ziplaats
Recreatiepark	3,0	4,3	5,0	3,0	4,3	5,0	3,0	4,3	5,0	3,0	4,3	5,0	3,0	4,3	100 m2 bovo
Recreatiepark	3,5	5,0	5,8	3,5	5,0	5,8	3,5	5,0	5,8	3,5	5,0	5,8	3,5	5,0	100 m2 bovo
Recreatiepark	4,3	6,2	7,2	4,3	6,2	7,2	4,3	6,2	7,2	4,3	6,2	7,2	4,3	6,2	100 m2 bovo
Recreatiepark	0,2	0,4	0,7	0,2	0,4	0,7	0,2	0,4	0,7	0,2	0,4	0,7	0,2	0,4	30 leestellen
Recreatiepark	6,0	10,0	16,0	6,0	10,0	16,0	6,0	10,0	16,0	6,0	10,0	16,0	6,0	10,0	100 m2 bovo
Recreatiepark	0,4	0,6	1,1	0,3	0,5	0,9	0,2	0,4	0,7	0,1	0,3	0,5	0,3	0,5	16,5 leestellen
Recreatiepark	8,0	12,0	14,0	8,0	12,0	14,0	8,0	12,0	14,0	8,0	12,0	14,0	8,0	12,0	100 m2 bovo
Recreatiepark	0,6	0,9	1,0	0,6	0,9	1,0	0,6	0,9	1,0	0,6	0,9	1,0	0,6	0,9	1,0

Download: [https://fietsberaad.nl/getmedia/b1c022a7-1852-4865-a68b-060c7ce47145/Fietsparkeerkencijfers-2019-\(versie-4\).pdf.aspx?ext=.pdf](https://fietsberaad.nl/getmedia/b1c022a7-1852-4865-a68b-060c7ce47145/Fietsparkeerkencijfers-2019-(versie-4).pdf.aspx?ext=.pdf)

BIJLAGE 2 PARKEERKENCIJFERS AUTO

		Parkeernormen conform CROW-publicatie 381 - Toekomstbestendig parkeren - Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie				buiten-gebied		Per eenheid	Bezoekers-aandeel
		centrum		rest bebouwde kom		Min	Max		
		Min	Max	Min	Max	Min	Max		
Koop, huis, vrijstaand	Sterk stedelijk	1,2	2,0	1,7	2,5	2,0	2,8	1 woning	0,3
	Matig stedelijk	1,4	2,2	1,8	2,6	2,0	2,8	1 woning	0,3
	Weinig stedelijk	1,4	2,2	1,9	2,7	2,0	2,8	1 woning	0,3
	Niet stedelijk	1,4	2,2	1,9	2,7	2,0	2,8	1 woning	0,3
Koop, huis, twee-onder-een-kap	Sterk stedelijk	1,1	1,9	1,6	2,4	1,8	2,6	1 woning	0,3
	Matig stedelijk	1,3	2,1	1,7	2,5	1,8	2,6	1 woning	0,3
	Weinig stedelijk	1,3	2,1	1,8	2,6	1,8	2,6	1 woning	0,3
	Niet stedelijk	1,3	2,1	1,8	2,6	1,8	2,6	1 woning	0,3
Koop, huis, tussen/hoek	Sterk stedelijk	1,0	1,8	1,4	2,2	1,6	2,4	1 woning	0,3
	Matig stedelijk	1,1	1,9	1,5	2,3	1,6	2,4	1 woning	0,3
	Weinig stedelijk	1,1	1,9	1,6	2,4	1,6	2,4	1 woning	0,3
	Niet stedelijk	1,1	1,9	1,6	2,4	1,6	2,4	1 woning	0,3
Koop, appartement, duur, > 90m2	Sterk stedelijk	1,0	1,8	1,5	2,3	1,7	2,5	1 woning	0,3
	Matig stedelijk	1,2	2,0	1,6	2,4	1,7	2,5	1 woning	0,3
	Weinig stedelijk	1,2	2,0	1,7	2,5	1,7	2,5	1 woning	0,3
	Niet stedelijk	1,2	2,0	1,7	2,5	1,7	2,5	1 woning	0,3
Koop, appartement, midden, 60 - 90m2	Sterk stedelijk	0,9	1,7	1,3	2,1	1,5	2,3	1 woning	0,3
	Matig stedelijk	1,0	1,8	1,4	2,2	1,5	2,3	1 woning	0,3
	Weinig stedelijk	1,0	1,8	1,5	2,3	1,5	2,3	1 woning	0,3
	Niet stedelijk	1,0	1,8	1,5	2,3	1,5	2,3	1 woning	0,3
Koop, appartement, goedkoop, < 60m2	Sterk stedelijk	0,8	1,6	1,1	1,9	1,2	2,0	1 woning	0,3
	Matig stedelijk	0,9	1,7	1,2	2,0	1,2	2,0	1 woning	0,3
	Weinig stedelijk	0,9	1,7	1,2	2,0	1,2	2,0	1 woning	0,3
	Niet stedelijk	0,9	1,7	1,2	2,0	1,2	2,0	1 woning	0,3
huur, huis, vrije sector	Sterk stedelijk	1,0	1,8	1,4	2,2	1,6	2,4	1 woning	0,3
	Matig stedelijk	1,1	1,9	1,5	2,3	1,6	2,4	1 woning	0,3
	Weinig stedelijk	1,1	1,9	1,6	2,4	1,6	2,4	1 woning	0,3
	Niet stedelijk	1,1	1,9	1,6	2,4	1,6	2,4	1 woning	0,3
Huur, huis, sociale huur	Sterk stedelijk	0,8	1,6	1,1	1,9	1,2	2,0	1 woning	0,3
	Matig stedelijk	0,9	1,7	1,2	2,0	1,2	2,0	1 woning	0,3
	Weinig stedelijk	0,9	1,7	1,2	2,0	1,2	2,0	1 woning	0,3
	Niet stedelijk	0,9	1,7	1,2	2,0	1,2	2,0	1 woning	0,3
Huur, appartement, duur, > 90 m2	Sterk stedelijk	0,9	1,7	1,3	2,1	1,5	2,3	1 woning	0,3
	Matig stedelijk	1,0	1,8	1,4	2,2	1,5	2,3	1 woning	0,3
	Weinig stedelijk	1,0	1,8	1,5	2,3	1,5	2,3	1 woning	0,3
	Niet stedelijk	1,0	1,8	1,5	2,3	1,5	2,3	1 woning	0,3
Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. sociale huur), < 90 m2	Sterk stedelijk	0,6	1,4	0,9	1,7	1,0	1,8	1 woning	0,3
	Matig stedelijk	0,7	1,5	1,0	1,8	1,0	1,8	1 woning	0,3
	Weinig stedelijk	0,7	1,5	1,0	1,8	1,0	1,8	1 woning	0,3
	Niet stedelijk	0,7	1,5	1,0	1,8	1,0	1,8	1 woning	0,3
Kamerverhuur, zelfstandig (niet-studenten)	Sterk stedelijk	0,5	0,5	0,6	0,7	0,6	0,8	1 kamer	0,2
	Matig stedelijk	0,5	0,6	0,6	0,8	0,6	0,8	1 kamer	0,2
	Weinig stedelijk	0,5	0,6	0,6	0,8	0,6	0,8	1 kamer	0,2
	Niet stedelijk	0,5	0,6	0,6	0,8	0,6	0,8	1 kamer	0,2
Kamerverhuur, studenten, niet-zelfstandig	Sterk stedelijk	0,2	0,3	0,2	0,3	0,2	0,3	1 kamer	0,2
	Matig stedelijk	0,2	0,3	0,2	0,3	0,2	0,3	1 kamer	0,2
	Weinig stedelijk	0,2	0,3	0,2	0,3	0,2	0,3	1 kamer	0,2
	Niet stedelijk	0,2	0,3	0,2	0,3	0,2	0,3	1 kamer	0,2
Serviceflat	Sterk stedelijk	0,2	0,6	0,9	1,3	1,0	1,4	1 woning	0,3
	Matig stedelijk	0,8	1,3	0,9	1,3	1,0	1,4	1 woning	0,3
	Weinig stedelijk	0,8	1,3	1,0	1,4	1,0	1,4	1 woning	0,3
	Niet stedelijk	0,8	1,3	1,0	1,4	1,0	1,4	1 woning	0,3
Kleine eenpersoonswoning (tiny house, meestal grondgebonden)	Sterk stedelijk	0,5	0,5	0,6	0,7	0,6	0,8	1 woning	0,3
	Matig stedelijk	0,5	0,6	0,6	0,8	0,6	0,8	1 woning	0,3
	Weinig stedelijk	0,5	0,6	0,6	0,8	0,6	0,8	1 woning	0,3
	Niet stedelijk	0,5	0,6	0,6	0,8	0,6	0,8	1 woning	0,3

Parkeernormen conform CROW-publicatie 381 - Toekomstbestendig parkeren - Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie

		centrum		rest bebouwde kom		buiten-gebied		Per eenheid	Bezoekers-aandeel
		Min	Max	Min	Max	Min	Max		
Kantoor (zonder balliefunctie)	Sterk stedelijk	0,9	1,4	1,4	1,9	2,3	2,8	100 m2 bvo	5%
	Matig stedelijk	1,3	1,8	1,8	2,3	2,3	2,8	100 m2 bvo	5%
	Weinig stedelijk	1,6	2,1	2,3	2,8	2,3	2,8	100 m2 bvo	5%
	Niet stedelijk	1,6	2,1	2,3	2,8	2,3	2,8	100 m2 bvo	5%
Commerciële dienstverlening (kantoor met balliefunctie)	Sterk stedelijk	1,3	1,8	2,0	2,5	3,3	3,8	100 m2 bvo	20%
	Matig stedelijk	1,8	2,3	2,6	3,1	3,3	3,8	100 m2 bvo	20%
	Weinig stedelijk	2,2	2,7	3,3	3,8	3,3	3,8	100 m2 bvo	20%
	Niet stedelijk	2,2	2,7	3,3	3,8	3,3	3,8	100 m2 bvo	20%
Bedrijf arbeidsintensief/bezoekers extensief (Industrie, laboratorium, werkplaats)	Sterk stedelijk	1,1	1,6	1,9	2,4	2,1	2,6	100 m2 bvo	5%
	Matig stedelijk	1,3	1,8	2,1	2,6	2,1	2,6	100 m2 bvo	5%
	Weinig stedelijk	1,3	1,8	2,1	2,6	2,1	2,6	100 m2 bvo	5%
	Niet stedelijk	1,3	1,8	2,1	2,6	2,1	2,6	100 m2 bvo	5%
Bedrijf arbeidsintensief/bezoekers extensief (loods, opslag, transportbedrijf)	Sterk stedelijk	0,4	0,9	0,7	1,2	0,8	1,3	100 m2 bvo	5%
	Matig stedelijk	0,4	0,9	0,8	1,3	0,8	1,3	100 m2 bvo	5%
	Weinig stedelijk	0,4	0,9	0,8	1,3	0,8	1,3	100 m2 bvo	5%
	Niet stedelijk	0,4	0,9	0,8	1,3	0,8	1,3	100 m2 bvo	5%
Bedrijfsverzamelgebouw	Sterk stedelijk	0,8	1,3	1,3	1,8	1,7	2,2	100 m2 bvo	5%
	Matig stedelijk	1,0	1,5	1,6	2,1	1,7	2,2	100 m2 bvo	5%
	Weinig stedelijk	1,1	1,6	1,7	2,2	1,7	2,2	100 m2 bvo	5%
	Niet stedelijk	1,1	1,6	1,7	2,2	1,7	2,2	100 m2 bvo	5%
Buurtsupermarkt	Sterk stedelijk	0,9	2,9	2,4	4,4			100 m2 bvo	89%
	Matig stedelijk	0,9	2,9	2,5	4,5			100 m2 bvo	89%
	Weinig stedelijk	1,3	3,3	3,1	5,1			100 m2 bvo	89%
	Niet stedelijk	1,4	3,4	3,3	5,3			100 m2 bvo	89%
Fullservice-supermarkt	Sterk stedelijk	2,1	4,5	3,9	6,4			100 m2 bvo	93%
	Matig stedelijk	2,1	4,6	4,0	6,4			100 m2 bvo	93%
	Weinig stedelijk	2,6	5,1	4,6	7,2			100 m2 bvo	93%
	Niet stedelijk	2,7	5,2	4,8	7,5			100 m2 bvo	93%
Grote supermarkt (XL)	sterk stedelijk	4,9	6,9	6,7	8,7			100 m2 bvo	84%
	matig stedelijk	5,0	7,0	6,7	8,7			100 m2 bvo	84%
	weinig stedelijk	5,6	7,6	7,6	9,6			100 m2 bvo	84%
	niet stedelijk	5,8	7,8	7,8	9,8			100 m2 bvo	84%
Groothandel specialist (bijvoorbeeld levensmiddelen, kantoorartikelen)	sterk stedelijk	4,9	5,9	4,9	6,9			100 m2 bvo	80%
	matig stedelijk	4,9	5,9	4,9	6,9			100 m2 bvo	80%
	weinig stedelijk	5,6	6,3	5,6	7,9			100 m2 bvo	80%
	niet stedelijk	5,6	6,7	5,6	7,9			100 m2 bvo	80%
Groothandel algemeen	sterk stedelijk	5,4	7,4	5,4	7,4			100 m2 bvo	80%
	matig stedelijk	5,4	7,4	5,4	7,4			100 m2 bvo	80%
	weinig stedelijk	6,1	8,1	6,1	8,1			100 m2 bvo	80%
	niet stedelijk	6,2	8,2	6,4	8,4			100 m2 bvo	80%
Winkelcentrum Struytse Hoek	sterk stedelijk	4,0	4,0					100 m2 bvo	88%
Buurt- en dorpscentrum	sterk stedelijk	1,5	3,5	2,7	4,7			100 m2 bvo	72%
	matig stedelijk	1,5	3,5	2,7	4,7			100 m2 bvo	72%
	weinig stedelijk	1,6	3,6	3,0	5,0			100 m2 bvo	72%
	niet stedelijk	2,4	4,4	3,1	5,1			100 m2 bvo	72%
Wijkcentrum (klein)	sterk stedelijk	1,9	3,9	3,5	5,5			100 m2 bvo	76%
	matig stedelijk	1,9	3,9	3,5	5,5			100 m2 bvo	76%
	weinig stedelijk	2,1	4,1	3,9	5,9			100 m2 bvo	76%
	niet stedelijk	2,2	4,2	4,0	6,0			100 m2 bvo	76%
Wijkcentrum (gemiddeld)	sterk stedelijk	2,5	4,5	4,1	6,1			100 m2 bvo	79%
	matig stedelijk	2,7	4,7	4,1	6,1			100 m2 bvo	79%
	weinig stedelijk	2,9	4,9	4,5	6,5			100 m2 bvo	79%
	niet stedelijk	3,0	5,0	4,6	6,6			100 m2 bvo	79%

Parkeernormen conform CROW-publicatie 381 - Toekomstbestendig parkeren - Ken cijfers parkeren en verkeersgeneratie

		centrum		rest bebouwde kom		buiten-gebied		Per eenheid	Bezoekers-aandeel
		Min	Max	Min	Max	Min	Max		
Wijkcentrum (groot)	sterk stedelijk	2,9	4,9	4,7	6,7			100 m2 bvo	81%
	matig stedelijk	2,9	4,9	4,7	6,7			100 m2 bvo	81%
	weinig stedelijk	3,1	5,1	5,1	7,1			100 m2 bvo	81%
	niet stedelijk	3,2	5,2	5,2	7,2			100 m2 bvo	81%
Stadsdeelcentrum	sterk stedelijk	3,1	5,1	5,3	7,3			100 m2 bvo	85%
	matig stedelijk	3,1	5,1	5,3	7,3			100 m2 bvo	85%
	weinig stedelijk	3,4	5,4	5,8	7,8			100 m2 bvo	85%
	niet stedelijk	3,5	5,5	5,9	7,9			100 m2 bvo	85%
Weekmarkt (bij klein wijk, buurt- en dorpscentrum)	sterk stedelijk	0,2	0,2	0,2	0,2			100 m2 bvo	85%
	matig stedelijk	0,2	0,2	0,2	0,2			100 m2 bvo	85%
	weinig stedelijk	0,2	0,3	0,2	0,3			100 m2 bvo	85%
	niet stedelijk	0,2	0,3	0,2	0,3			100 m2 bvo	85%
Kringloopwinkel	sterk stedelijk	0,9	1,4	1,4	1,9	2,0	2,5	100 m2 bvo	89%
	matig stedelijk	1,0	1,5	1,6	2,1	2,0	2,5	100 m2 bvo	89%
	weinig stedelijk	1,0	1,5	1,7	2,2	2,0	2,5	100 m2 bvo	89%
	niet stedelijk	1,0	1,5	1,7	2,2	2,0	2,5	100 m2 bvo	89%
Bruin- en witgoedzaken	sterk stedelijk	2,9	4,4	6,6	8,1	8,5	10,0	100 m2 bvo	92%
	matig stedelijk	3,2	4,7	7,1	8,6	8,5	10,0	100 m2 bvo	92%
	weinig stedelijk	3,3	4,8	7,4	8,9	8,5	10,0	100 m2 bvo	92%
	niet stedelijk	3,3	4,8	7,4	8,9	8,5	10,0	100 m2 bvo	92%
Woonwarenhuis/woonwinkel	sterk stedelijk	0,9	1,4	1,4	1,9	1,7	2,2	100 m2 bvo	91%
	matig stedelijk	1,0	1,5	1,6	2,1	1,7	2,2	100 m2 bvo	91%
	weinig stedelijk	1,0	1,5	1,7	2,2	1,7	2,2	100 m2 bvo	91%
	niet stedelijk	1,0	1,5	1,7	2,2	1,7	2,2	100 m2 bvo	91%
Woonwarenhuis (zeer groot)	sterk stedelijk	4,0	5,5	4,0	5,5	4,4	5,9	100 m2 bvo	95%
	matig stedelijk	4,3	5,8	4,3	5,8	4,4	5,9	100 m2 bvo	95%
	weinig stedelijk	4,4	5,9	4,4	5,9	4,4	5,9	100 m2 bvo	95%
	niet stedelijk	4,4	5,9	4,4	5,9	4,4	5,9	100 m2 bvo	95%
Meubelboulevard/woonboulevard	sterk stedelijk	1,6	2,1	2,0	2,5	2,0	2,5	100 m2 bvo	93%
	matig stedelijk	1,8	2,3	2,1	2,6	2,1	2,6	100 m2 bvo	93%
	weinig stedelijk	1,9	2,4	2,3	2,8	2,3	2,8	100 m2 bvo	93%
	niet stedelijk	1,9	2,4	2,2	2,7	2,2	2,7	100 m2 bvo	93%
winkelboulevard (grootschalige detailhandel)	sterk stedelijk	3,2	3,7	3,7	4,2	3,7	4,2	100 m2 bvo	94%
	matig stedelijk	3,5	4,0	3,9	4,4	3,9	4,4	100 m2 bvo	94%
	weinig stedelijk	3,7	4,2	4,2	4,7	4,2	4,7	100 m2 bvo	94%
	niet stedelijk	3,6	4,1	4,2	4,7	4,2	4,7	100 m2 bvo	94%
Outletcentrum	sterk stedelijk	7,8	9,8	8,6	10,6	9,4	11,4	100 m2 bvo	94%
	matig stedelijk	8,2	10,2	9,1	11,1	9,4	11,4	100 m2 bvo	94%
	weinig stedelijk	8,5	10,5	9,4	11,4	9,4	11,4	100 m2 bvo	94%
	niet stedelijk	8,5	10,5	9,4	11,4	9,4	11,4	100 m2 bvo	94%
bouwmarkt	sterk stedelijk	1,5	2,0	2,0	2,5	2,2	2,7	100 m2 bvo	87%
	matig stedelijk	1,6	2,1	2,1	2,6	2,2	2,7	100 m2 bvo	87%
	weinig stedelijk	1,6	2,1	2,2	2,7	2,2	2,7	100 m2 bvo	87%
	niet stedelijk	1,6	2,1	2,1	2,6	2,2	2,7	100 m2 bvo	87%
Tuincentrum	sterk stedelijk	2,0	2,5	2,3	2,8	2,6	3,1	100 m2 bvo	89%
	matig stedelijk	2,0	2,5	2,3	2,8	2,6	3,1	100 m2 bvo	89%
	weinig stedelijk	2,1	2,6	2,4	2,9	2,6	3,1	100 m2 bvo	89%
	niet stedelijk	2,1	2,6	2,4	2,9	2,6	3,1	100 m2 bvo	89%
Groencentrum	sterk stedelijk	2,0	2,5	2,3	2,8	2,6	3,1	100 m2 bvo	89%
	matig stedelijk	2,0	2,5	2,3	2,8	2,6	3,1	100 m2 bvo	89%
	weinig stedelijk	2,1	2,6	2,4	2,9	2,6	3,1	100 m2 bvo	89%
	niet stedelijk	2,1	2,6	2,4	2,9	2,6	3,1	100 m2 bvo	89%

Parkeernormen conform CROW-publicatie 381 - Toekomstbestendig parkeren - Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie										
		centrum		rest bebouwde kom		buiten-gebied		Per eenheid	Bezoekers-aandeel	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max			
Sportzaal	Sterk stedelijk	0,8	1,3	2,4	2,9	3,3	3,8	100 m2 bvo	94%	
	Matig stedelijk	0,9	1,4	2,5	3,0	3,3	3,8	100 m2 bvo	94%	
	Weinig stedelijk	0,9	1,4	2,6	3,1	3,3	3,8	100 m2 bvo	94%	
	Niet stedelijk	0,9	1,4	2,6	3,1	3,3	3,8	100 m2 bvo	94%	
Tennis hal	Sterk stedelijk	0,2	0,4	0,4	0,6	0,4	0,6	100 m2 bvo	87%	
	Matig stedelijk	0,2	0,4	0,4	0,6	0,4	0,6	100 m2 bvo	87%	
	Weinig stedelijk	0,2	0,4	0,4	0,6	0,4	0,6	100 m2 bvo	87%	
	Niet stedelijk	0,2	0,4	0,4	0,6	0,4	0,6	100 m2 bvo	87%	
Squashhal	Sterk stedelijk	1,5	1,7	2,6	2,8	3,1	3,3	100 m2 bvo	84%	
	Matig stedelijk	1,5	1,7	2,6	2,8	3,1	3,3	100 m2 bvo	84%	
	Weinig stedelijk	1,5	1,7	2,6	2,8	3,1	3,3	100 m2 bvo	84%	
	Niet stedelijk	1,5	1,7	2,6	2,8	3,1	3,3	100 m2 bvo	84%	
Zwembad overdekt	Sterk stedelijk	7,9	9,9	10,5	12,5	12,3	14,3	100 m2 bassin	97%	
	Matig stedelijk	7,9	9,9	10,5	12,5	12,3	14,3	100 m2 bassin	97%	
	Weinig stedelijk	7,9	9,9	10,5	12,5	12,3	14,3	100 m2 bassin	97%	
	Niet stedelijk	7,9	9,9	10,5	12,5	12,3	14,3	100 m2 bassin	97%	
Zwembad openlucht	Sterk stedelijk	6,2	8,2	11,9	13,9	14,8	16,8	100 m2 bassin	99%	
	Matig stedelijk	6,2	8,2	11,9	13,9	14,8	16,8	100 m2 bassin	99%	
	Weinig stedelijk	6,2	8,2	11,9	13,9	14,8	16,8	100 m2 bassin	99%	
	Niet stedelijk	6,2	8,2	11,9	13,9	14,8	16,8	100 m2 bassin	99%	
Zwemparadijs	Sterk stedelijk	3,0	5,0	3,0	5,0	3,0	5,0	100 m2 bassin	99%	
	Matig stedelijk	3,0	5,0	3,0	5,0	3,0	5,0	100 m2 bassin	99%	
	Weinig stedelijk	3,0	5,0	3,0	5,0	3,0	5,0	100 m2 bassin	99%	
	Niet stedelijk	3,0	5,0	3,0	5,0	3,0	5,0	100 m2 bassin	99%	
Sportveld	Sterk stedelijk	13,0	27,0	13,0	27,0	13,0	27,0	1 ha netto ter	95%	
	Matig stedelijk	13,0	27,0	13,0	27,0	13,0	27,0	1 ha netto ter	95%	
	Weinig stedelijk	13,0	27,0	13,0	27,0	13,0	27,0	1 ha netto ter	95%	
	Niet stedelijk	13,0	27,0	13,0	27,0	13,0	27,0	1 ha netto ter	95%	
Stadion	Sterk stedelijk	0,0	0,2	0,0	0,2	0,0	0,0	1 zitplaats	99%	
	Matig stedelijk	0,0	0,2	0,0	0,2	0,0	0,0	1 zitplaats	99%	
	Weinig stedelijk	0,0	0,2	0,0	0,2	0,0	0,0	1 zitplaats	99%	
	Niet stedelijk	0,0	0,2	0,0	0,2	0,0	0,0	1 zitplaats	99%	
Kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)	Sterk stedelijk	0,9	1,4	1,4	1,9	1,8	2,3	100 m2 bvo	98%	
	Matig stedelijk	1,0	1,5	1,6	2,1	1,8	2,3	100 m2 bvo	98%	
	Weinig stedelijk	1,0	1,5	1,6	2,1	1,8	2,3	100 m2 bvo	98%	
	Niet stedelijk	1,0	1,5	1,6	2,1	1,8	2,3	100 m2 bvo	98%	
Kunstijsbaan (400 meter)	Sterk stedelijk	1,4	1,9	2,1	2,6	2,5	3,0	100 m2 bvo	98%	
	Matig stedelijk	1,8	2,3	2,3	2,8	2,5	3,0	100 m2 bvo	98%	
	Weinig stedelijk	1,8	2,3	2,3	2,8	2,5	3,0	100 m2 bvo	98%	
	Niet stedelijk	1,8	2,3	2,3	2,8	2,5	3,0	100 m2 bvo	98%	
Ski- s nowboardhal	Sterk stedelijk	2,1	2,6	2,1	2,6	2,1	2,6	100 m2 sneeuw	98%	
	Matig stedelijk	2,3	2,8	2,3	2,8	2,3	2,8	100 m2 sneeuw	98%	
	Weinig stedelijk	2,3	2,8	2,3	2,8	2,3	2,8	100 m2 sneeuw	98%	
	Niet stedelijk	2,3	2,8	2,3	2,8	2,3	2,8	100 m2 sneeuw	98%	
Jachthaven	Sterk stedelijk	0,5	0,7	0,5	0,7	0,5	0,7	1 ligplaats	100%	
	Matig stedelijk	0,5	0,7	0,5	0,7	0,5	0,7	1 ligplaats	100%	
	Weinig stedelijk	0,5	0,7	0,5	0,7	0,5	0,7	1 ligplaats	100%	
	Niet stedelijk	0,5	0,7	0,5	0,7	0,5	0,7	1 ligplaats	100%	
Golfoefencentrum (pitch en putt)	Sterk stedelijk	48,7	52,7	48,7	52,7	54,2	58,2	1 centrum	93%	
	Matig stedelijk	49,1	53,1	49,1	53,1	54,2	58,2	1 centrum	93%	
	Weinig stedelijk	49,1	53,1	49,1	53,1	54,2	58,2	1 centrum	93%	
	Niet stedelijk	49,1	53,1	49,1	53,1	54,2	58,2	1 centrum	93%	
Golfbaan (18 holes)	Sterk stedelijk	85,6	105,6	85,6	105,6	108,3	128,3	1 19 holes, 60	98%	
	Matig stedelijk	86,0	106,0	86,0	106,0	108,3	128,3	1 20 holes, 60	98%	
	Weinig stedelijk	86,0	106,0	86,0	106,0	108,3	128,3	1 21 holes, 60	98%	
	Niet stedelijk	86,0	106,0	86,0	106,0	108,3	128,3	1 22 holes, 60	98%	
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), gemiddeld en kleiner	Sterk stedelijk	0,4	5,4	1,9	6,9	2,6	7,6	100 m2 bvo	97%	
	Matig stedelijk	0,6	5,6	2,2	7,2	2,6	7,6	100 m2 bvo	97%	
	Weinig stedelijk	0,6	5,6	2,2	7,2	2,6	7,6	100 m2 bvo	97%	
	Niet stedelijk	0,6	5,6	2,2	7,2	2,6	7,6	100 m2 bvo	97%	

Parkeernormen conform CROW-publicatie 381 - Toekomstbestendig parkeren - Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie										
		centrum		rest bebouwde kom		buiten-gebied		Per eenheid	Bezoekers-aandeel	
		Min	Max	Min	Max	Min	Max			
Indoors peeltuin (kinderspeelhal), groot	Sterk stedelijk	1,0	6,0	2,8	7,8	3,6	8,6	100 m2 bvo	98%	
	Matig stedelijk	1,2	6,2	3,1	8,1	3,6	8,6	100 m2 bvo	98%	
	Weinig stedelijk	1,2	6,2	3,1	8,1	3,6	8,6	100 m2 bvo	98%	
	Niet stedelijk	1,2	6,2	3,1	8,1	3,6	8,6	100 m2 bvo	98%	
Indoors peeltuin (kinderspeelhal), zeer groot	Sterk stedelijk	2,2	5,2	4,0	7,0	4,9	7,9	100 m2 bvo	98%	
	Matig stedelijk	2,4	5,4	4,3	7,3	4,9	7,9	100 m2 bvo	98%	
	Weinig stedelijk	2,5	5,5	4,4	7,4	4,9	7,9	100 m2 bvo	98%	
	Niet stedelijk	2,5	5,5	4,4	7,4	4,9	7,9	100 m2 bvo	98%	
Kinderboerderij (stadsboerderij)	Sterk stedelijk	0,4	5,4	1,9	6,9	2,6	7,6	1 kinderboerd	97%	
	Matig stedelijk	0,6	5,6	2,2	7,2	2,6	7,6	1 kinderboerd	97%	
	Weinig stedelijk	0,6	5,6	2,2	7,2	2,6	7,6	1 kinderboerd	97%	
	Niet stedelijk	0,6	5,6	2,2	7,2	2,6	7,6	1 kinderboerd	97%	
Manege (paardenhouderij)	Sterk stedelijk	0,3	0,5	0,3	0,5	0,3	0,5	1 box	90%	
	Matig stedelijk	0,3	0,5	0,3	0,5	0,3	0,5	1 box	90%	
	Weinig stedelijk	0,3	0,5	0,3	0,5	0,3	0,5	1 box	90%	
	Niet stedelijk	0,3	0,5	0,3	0,5	0,3	0,5	1 box	90%	
Dierenpark	Sterk stedelijk	4,0	12,0	4,0	12,0	4,0	12,0	1 ha netto ter	99%	
	Matig stedelijk	4,0	12,0	4,0	12,0	4,0	12,0	1 ha netto ter	99%	
	Weinig stedelijk	4,0	12,0	4,0	12,0	4,0	12,0	1 ha netto ter	99%	
	Niet stedelijk	4,0	12,0	4,0	12,0	4,0	12,0	1 ha netto ter	99%	
Attractie- en pretpark	Sterk stedelijk	4,0	12,0	4,0	12,0	4,0	12,0	1 ha netto ter	99%	
	Matig stedelijk	4,0	12,0	4,0	12,0	4,0	12,0	1 ha netto ter	99%	
	Weinig stedelijk	4,0	12,0	4,0	12,0	4,0	12,0	1 ha netto ter	99%	
	Niet stedelijk	4,0	12,0	4,0	12,0	4,0	12,0	1 ha netto ter	99%	
Volkstuin	Sterk stedelijk	1,0	1,3	1,2	1,5	1,3	1,6	10 tuintjes	100%	
	Matig stedelijk	1,0	1,3	1,2	1,5	1,3	1,6	10 tuintjes	100%	
	Weinig stedelijk	1,0	1,3	1,2	1,5	1,3	1,6	10 tuintjes	100%	
	Niet stedelijk	1,0	1,3	1,2	1,5	1,3	1,6	10 tuintjes	100%	
Plantentuin (botanische tuin)	Sterk stedelijk	2,0	7,0	8,0	13,0	11,0	16,0	1 plantentuin	99%	
	Matig stedelijk	2,0	7,0	8,0	13,0	11,0	16,0	1 plantentuin	99%	
	Weinig stedelijk	2,0	7,0	8,0	13,0	11,0	16,0	1 plantentuin	99%	
	Niet stedelijk	2,0	7,0	8,0	13,0	11,0	16,0	1 plantentuin	99%	
Camping (kampeertrein)	Sterk stedelijk	1,1	1,3	1,1	1,3	1,1	1,3	1 standplaats	90%	
	Matig stedelijk	1,1	1,3	1,1	1,3	1,1	1,3	1 standplaats	90%	
	Weinig stedelijk	1,1	1,3	1,1	1,3	1,1	1,3	1 standplaats	90%	
	Niet stedelijk	1,1	1,3	1,1	1,3	1,1	1,3	1 standplaats	90%	
Bungalowpark (huisjescomplex)	Sterk stedelijk	1,5	1,7	1,5	1,7	2,0	2,2	1 bungalow	91%	
	Matig stedelijk	1,6	1,8	1,6	1,8	2,0	2,2	1 bungalow	91%	
	Weinig stedelijk	1,6	1,8	1,6	1,8	2,0	2,2	1 bungalow	91%	
	Niet stedelijk	1,6	1,8	1,6	1,8	2,0	2,2	1 bungalow	91%	
Bed and Breakfast	Sterk stedelijk	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1 kamers	100%	
	Matig stedelijk	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1 kamers	100%	
	Weinig stedelijk	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1 kamers	100%	
	Niet stedelijk	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1 kamers	100%	
Hotel	Sterk stedelijk	1,25	1,25	1,25	1,25	1,25	1,25	1 kamers	80%	
	Matig stedelijk	1,25	1,25	1,25	1,25	1,25	1,25	1 kamers	80%	
	Weinig stedelijk	1,25	1,25	1,25	1,25	1,25	1,25	1 kamers	80%	
	Niet stedelijk	1,25	1,25	1,25	1,25	1,25	1,25	1 kamers	80%	
Café/bar/cafetaria	Sterk stedelijk	4,0	6,0	5,0	7,0	5,0	7,0	100 m2 bvo	90%	
	Matig stedelijk	4,0	6,0	5,0	7,0	5,0	7,0	100 m2 bvo	90%	
	Weinig stedelijk	5,0	7,0	6,0	8,0	6,0	8,0	100 m2 bvo	90%	
	Niet stedelijk	5,0	7,0	6,0	8,0	6,0	8,0	100 m2 bvo	90%	
Restaurant	Sterk stedelijk	8,0	10,0	12,0	14,0	12,0	14,0	100 m2 bvo	80%	
	Matig stedelijk	8,0	10,0	12,0	14,0	12,0	14,0	100 m2 bvo	80%	
	Weinig stedelijk	10,0	12,0	14,0	16,0	14,0	16,0	100 m2 bvo	80%	
	Niet stedelijk	10,0	12,0	14,0	16,0	14,0	16,0	100 m2 bvo	80%	
Fastfoodrestaurant	Sterk stedelijk	8,0	10,0	12,0	14,0	12,0	14,0	1 vestiging	80%	
	Matig stedelijk	8,0	10,0	12,0	14,0	12,0	14,0	1 vestiging	80%	
	Weinig stedelijk	10,0	12,0	14,0	16,0	14,0	16,0	1 vestiging	80%	
	Niet stedelijk	10,0	12,0	14,0	16,0	14,0	16,0	1 vestiging	80%	

Parkeernormen conform CROW-publicatie 381 - Toekomstbestendig parkeren - Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie									
		centrum		rest bebouwde kom		buiten-gebied		Per eenheid	Bezoekers-aandeel
		Min	Max	Min	Max	Min	Max		
Discotheek	Sterk stedelijk	4,1	8,1	16,4	20,4	18,8	22,8	100 m2 bvo	99%
	Matig stedelijk	4,9	8,9	18,8	22,8	18,8	22,8	100 m2 bvo	99%
	Weinig stedelijk	5,0	9,0	18,9	22,9	18,8	22,8	100 m2 bvo	99%
	Niet stedelijk	4,9	8,9	18,8	22,8	18,8	22,8	100 m2 bvo	99%
Evenementenhof/beursgebouw/congresgebouw	Sterk stedelijk	3,0	5,0	5,0	10,0	6,0	11,0	100 m2 bvo	99%
	Matig stedelijk	4,0	7,0	6,0	11,0	7,0	12,0	100 m2 bvo	99%
	Weinig stedelijk	4,0	7,0	6,0	11,0	7,0	12,0	100 m2 bvo	99%
	Niet stedelijk	4,0	7,0	6,0	11,0	7,0	12,0	100 m2 bvo	99%
Huisartsenpraktijk (-centrum)	Sterk stedelijk	1,8	2,3	2,7	3,2	3,0	3,5	1 behandelka	57%
	Matig stedelijk	1,8	2,3	2,7	3,2	3,0	3,5	1 behandelka	57%
	Weinig stedelijk	2,0	2,5	3,0	3,5	3,0	3,5	1 behandelka	57%
	Niet stedelijk	2,0	2,5	3,0	3,5	3,0	3,5	1 behandelka	57%
Apotheek	Sterk stedelijk	2,0	2,5	2,9	3,4	3,2	3,7	1 apotheek	45%
	Matig stedelijk	2,0	2,5	2,9	3,4	3,2	3,7	1 apotheek	45%
	Weinig stedelijk	2,1	2,6	3,1	3,6	3,4	3,9	1 apotheek	45%
	Niet stedelijk	2,2	2,7	3,1	3,6	3,4	3,9	1 apotheek	45%
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	Sterk stedelijk	1,0	1,5	1,5	2,0	1,7	2,2	1 behandelka	57%
	Matig stedelijk	1,0	1,5	1,5	2,0	1,7	2,2	1 behandelka	57%
	Weinig stedelijk	1,1	1,6	1,7	2,2	1,7	2,2	1 behandelka	57%
	Niet stedelijk	1,1	1,6	1,7	2,2	1,7	2,2	1 behandelka	57%
Consultatiebureau	Sterk stedelijk	1,0	1,5	1,6	2,1	1,9	2,4	1 behandelka	50%
	Matig stedelijk	1,1	1,6	1,6	2,1	1,9	2,4	1 behandelka	50%
	Weinig stedelijk	1,2	1,7	1,8	2,3	1,9	2,4	1 behandelka	50%
	Niet stedelijk	1,2	1,7	1,9	2,4	1,9	2,4	1 behandelka	50%
Consultatiebureau voor ouderen	Sterk stedelijk	1,2	1,4	1,8	2,0	2,1	2,3	1 behandelka	38%
	Matig stedelijk	1,2	1,4	1,8	2,0	2,1	2,3	1 behandelka	38%
	Weinig stedelijk	1,2	1,4	1,9	2,1	2,1	2,3	1 behandelka	38%
	Niet stedelijk	1,2	1,4	1,9	2,1	2,1	2,3	1 behandelka	38%
Tandartsenpraktijk (-centrum)	Sterk stedelijk	1,3	1,8	2,1	2,6	2,4	2,9	1 behandelka	47%
	Matig stedelijk	1,3	1,8	2,1	2,6	2,4	2,9	1 behandelka	47%
	Weinig stedelijk	1,4	1,9	2,3	2,8	2,4	2,9	1 behandelka	47%
	Niet stedelijk	1,5	2,0	2,3	2,8	2,4	2,9	1 behandelka	47%
Gezondheidscentrum	Sterk stedelijk	1,3	1,8	1,9	2,4	2,2	2,7	1 behandelka	55%
	Matig stedelijk	1,3	1,8	1,9	2,4	2,2	2,7	1 behandelka	55%
	Weinig stedelijk	1,4	1,9	2,2	2,7	2,2	2,7	1 behandelka	55%
	Niet stedelijk	1,5	2,0	2,2	2,7	2,2	2,7	1 behandelka	55%
Ziekenhuis	Sterk stedelijk	1,3	1,5	1,6	1,8	1,9	2,1	100 m2 bvo	29%
	Matig stedelijk	1,3	1,5	1,6	1,8	1,9	2,1	100 m2 bvo	29%
	Weinig stedelijk	1,4	1,6	1,8	2,0	1,9	2,1	100 m2 bvo	29%
	Niet stedelijk	1,4	1,6	1,8	2,0	1,9	2,1	100 m2 bvo	29%
Crematorium	Sterk stedelijk	25,1	35,1	25,1	35,1	25,1	35,1	1 (deels) gelij	99%
	Matig stedelijk	25,1	35,1	25,1	35,1	25,1	35,1	1 (deels) gelij	99%
	Weinig stedelijk	25,1	35,1	25,1	35,1	25,1	35,1	1 (deels) gelij	99%
	Niet stedelijk	25,1	35,1	25,1	35,1	25,1	35,1	1 (deels) gelij	99%
Begraafplaats	Sterk stedelijk	26,6	36,6	26,6	36,6	26,6	36,6	1 (deels) gelij	97%
	Matig stedelijk	26,6	36,6	26,6	36,6	26,6	36,6	1 (deels) gelij	97%
	Weinig stedelijk	26,6	36,6	26,6	36,6	26,6	36,6	1 (deels) gelij	97%
	Niet stedelijk	26,6	36,6	26,6	36,6	26,6	36,6	1 (deels) gelij	97%
Penitentiaire inrichting	Sterk stedelijk	1,4	1,9	3,0	3,5	3,4	3,9	10 cellen	37%
	Matig stedelijk	1,4	1,9	3,0	3,5	3,4	3,9	10 cellen	37%
	Weinig stedelijk	1,4	1,9	3,0	3,5	3,4	3,9	10 cellen	37%
	Niet stedelijk	1,4	1,9	3,0	3,5	3,4	3,9	10 cellen	37%
Religiegebouw	Sterk stedelijk	0,1	0,2	0,1	0,2	0,1	0,2	1 zitplaats	100%
	Matig stedelijk	0,1	0,2	0,1	0,2	0,1	0,2	1 zitplaats	100%
	Weinig stedelijk	0,1	0,2	0,1	0,2	0,1	0,2	1 zitplaats	100%
	Niet stedelijk	0,1	0,2	0,1	0,2	0,1	0,2	1 zitplaats	100%
Verpleeg- en verzorgingstehuis	Sterk stedelijk	0,5	0,7	0,5	0,7	0,5	0,7	1 wooneenhe	60%
	Matig stedelijk	0,5	0,7	0,5	0,7	0,5	0,7	1 wooneenhe	60%
	Weinig stedelijk	0,5	0,7	0,5	0,7	0,5	0,7	1 wooneenhe	60%
	Niet stedelijk	0,5	0,7	0,5	0,7	0,5	0,7	1 wooneenhe	60%

Parkeernormen conform CROW-publicatie 381 - Toekomstbestendig parkeren - Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie

		centrum		rest bebouwde kom		buiten-gebied		Per eenheid	Bezoekers-aandeel
		Min	Max	Min	Max	Min	Max		
Kinderdagverblijf (crèche)	Sterk stedelijk	0,8	1,0	1,1	1,3	1,4	1,6	100 m2 bvo	0%
	Matig stedelijk	0,9	1,1	1,3	1,5	1,4	1,6	100 m2 bvo	0%
	Weinig stedelijk	0,9	1,1	1,3	1,5	1,4	1,6	100 m2 bvo	0%
	Niet stedelijk	0,9	1,1	1,3	1,5	1,4	1,6	100 m2 bvo	0%
Basisonderwijs	Sterk stedelijk	0,5	1,0	0,5	1,0	0,5	1,0	1 leslokaal	0%
	Matig stedelijk	0,5	1,0	0,5	1,0	0,5	1,0	1 leslokaal	0%
	Weinig stedelijk	0,5	1,0	0,5	1,0	0,5	1,0	1 leslokaal	0%
	Niet stedelijk	0,5	1,0	0,5	1,0	0,5	1,0	1 leslokaal	0%
Middelbare school	Sterk stedelijk	2,3	4,3	3,3	5,3	3,9	5,9	100 leerlingen	11%
	Matig stedelijk	2,7	4,7	3,9	5,9	3,9	5,9	100 leerlingen	11%
	Weinig stedelijk	2,7	4,7	3,9	5,9	3,9	5,9	100 leerlingen	11%
	Niet stedelijk	2,7	4,7	3,9	5,9	3,9	5,9	100 leerlingen	11%
ROC	Sterk stedelijk	3,2	5,2	4,2	6,2	4,9	6,9	100 leerlingen	7%
	Matig stedelijk	3,7	5,7	4,8	6,8	4,9	6,9	100 leerlingen	7%
	Weinig stedelijk	3,8	5,8	4,9	6,9	4,9	6,9	100 leerlingen	7%
	Niet stedelijk	3,8	5,8	4,9	6,9	4,9	6,9	100 leerlingen	7%
Hogeschool	Sterk stedelijk	6,3	10,3	7,5	11,5	8,9	12,9	100 studenten	72%
	Matig stedelijk	7,3	11,3	8,7	12,7	8,9	12,9	100 studenten	72%
	Weinig stedelijk	7,4	11,4	8,9	12,9	8,9	12,9	100 studenten	72%
	Niet stedelijk	7,4	11,4	8,9	12,9	8,9	12,9	100 studenten	72%
Universiteit	Sterk stedelijk	9,7	13,7	12,7	16,7	14,8	18,8	100 studenten	48%
	Matig stedelijk	11,2	15,2	14,5	18,5	14,8	18,8	100 studenten	48%
	Weinig stedelijk	11,4	15,4	14,7	18,7	14,8	18,8	100 studenten	48%
	Niet stedelijk	11,4	15,4	14,8	18,8	14,8	18,8	100 studenten	48%
Avondonderwijs	Sterk stedelijk	3,0	5,0	5,0	7,0	9,5	11,5	10 studenten	95%
	Matig stedelijk	3,5	5,5	5,8	7,8	9,5	11,5	10 studenten	95%
	Weinig stedelijk	3,6	5,6	5,8	7,8	9,5	11,5	10 studenten	95%
	Niet stedelijk	3,6	5,6	5,9	7,9	9,5	11,5	10 studenten	95%