

Parkeernormennota

Gemeente **Waalwijk**



Inhoudsopgave	blz.
Inleiding	3
Hoofdstuk 1. Parkeren in Waalwijk	5
Hoofdstuk 2. Uitgangspunten voor parkeernormering	7
Hoofdstuk 3. Stappenplan parkeernormering	8
Hoofdstuk 4. Overgangssituatie parkeren in bouwplannen, stedenbouwkundige plannen en bestemmingsplannen	10
Hoofdstuk 5. Gevolgen	11
Bijlagen	
Bijlage 1 Parkeernormen	13
Bijlage 2 Gebiedsindeling	18
Bijlage 3 Aanwezigheidspercentages	19
Bijlage 4 Loopafstanden	20

Inleiding

In de afgelopen jaren is er regelmatig discussie gevoerd over parkeernormen. Parkeren moet nadrukkelijk worden getoetst bij een bouwproject. Deze nota heeft als doel om de toepassing van de parkeernormen inzichtelijker te maken, zodat het voor burgers, bedrijven en ontwikkelaars duidelijk is welke normen gehanteerd worden bij een bouwaanvraag. De parkeernorm is een middel om bij (ver)bouw te zorgen dat er voldoende parkeerplaatsen zijn. Dat wil zeggen dat het bedoeld is voor nieuw(ver)bouwsituaties en niet voor bestaande situaties.

Parkeernorm en parkeereis

Een bouwplan moet worden getoetst aan een parkeernorm wanneer er sprake is van nieuwbouw of verbouw van een bestaand object of bij een functieverandering.

Parkeernorm

Een parkeernorm is een getal waarmee de parkeereis wordt berekend. Ofwel: met een parkeernorm wordt een objectieve berekening gemaakt van het aantal parkeerplaatsen bij een bepaalde functie van een te bouwen voorziening (woning, winkel, bedrijf, kantoor). Bijvoorbeeld 1,8 parkeerplaats per woning of 2,8 parkeerplaats per 100 m² bruto vloeroppervlak van een kantoor.

Parkeereis

De parkeereis wordt bepaald door de parkeernorm te combineren met het aantal te realiseren voorzieningen in het betreffende bouwplan. Uit deze berekening volgt dan het aantal parkeerplaatsen dat het betreffende bouwplan nodig heeft. Bijvoorbeeld voor 10 woningen zijn op basis van de parkeernorm (1,8 parkeerplaats per woning) 18 parkeerplaatsen nodig.

Landelijk gezien bestaat de publicatie van het kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte, het CROW. Deze publicatie heet "Parkeerkencijfers – Basis voor parkeernormering". Deze publicatie is tot nu toe de leidraad voor de parkeernormering in Waalwijk (gewest). Deze parkeernormennota is een vertaalslag van deze publicatie.

Sinds 1 juli 2008 is de "nieuwe" Wet ruimtelijke ordening (Wro) in werking getreden. De overgang van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) naar de Wet ruimtelijke ordening (Wro) heeft ook effect op parkeren en dan met name op het vastleggen van de parkeernormen. De bouwverordening is geen vangnet meer voor het ontbreken van parkeernormen in het bestemmingsplan. En de parkeernormen kunnen alleen nog via bestemmingsplannen of exploitatieplannen juridisch van kracht zijn.

In het bestemmingsplan is het niet meer voldoende om alleen de parkeernorm te vermelden, maar, om zijn juridische status te verkrijgen, dient in ieder bestemmingsplan de gemeentelijke parkeernormensystematiek te worden vermeld. In plaats hiervan mag ook verwezen worden naar een parkeernormennota, waarin deze systematiek staat omschreven.

Het uitgangspunt bij de parkeernormering is dat voorzien wordt in de parkeereis van de verschillende te onderscheiden functies. Achterliggend doel is dat de parkeeroverlast in de omgeving van de functies wordt voorkomen.

De parkeernormen geven het aantal parkeerplaatsen bij een bestemming aan, dat niet mag worden onderschreden, de zogenoemde minimumparkeernormen.

De in deze nota beschreven parkeernormen zijn gebaseerd op de periode vanaf 2010. Er is rekening gehouden met toename van het autobezit en een stijgende vraag naar parkeerruimte.

Deze nota heeft voornamelijk betrekking op de verkeerskundige aspecten van parkeren; dit betreft de parkeernormen en de parkeereis. Wanneer de parkeereis is berekend, kan vervolgens het verband worden gelegd met de invulling van de (schaarse) ruimte. Bij de uiteindelijke belangenafweging met betrekking tot parkeren worden de verkeerskundige overwegingen met andere beleidsvelden, als economie, wonen, ruimte en milieu, in verband gebracht. Deze afweging valt grotendeels buiten het kader van deze nota.

Er kunnen zich specifieke omstandigheden voordoen die aanleiding zijn om van de normen in deze nota af te wijken. Een goede motivering is daarvoor essentieel. In artikel 4:84 van de Algemene wet bestuursrecht is geregeld dat gehandeld wordt conform een vastgestelde beleidsregel, tenzij, wegens bijzondere belangen, de gevolgen onevenredig zouden zijn met de door de beleidsregel te dienen doelen. Deze regeling is ook van toepassing op deze nota en geeft voldoende ruimte om in evidente gevallen maatwerk te kunnen leveren.

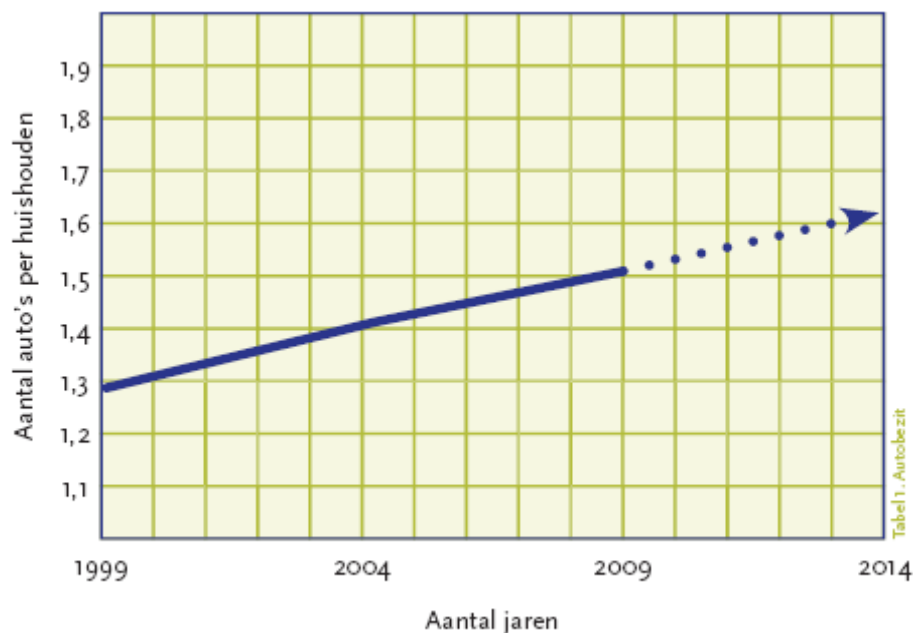
Soms vindt de indiener van een bouwaanvraag dat andersluidende normen moeten worden gehanteerd. In zijn algemeenheid zal dat niet het geval zijn. Mocht de gemeente het met de aanvrager eens zijn, dan moet de afwijking van de parkeernormen helder en duidelijk gemotiveerd worden aangegeven.

1. Parkeren in Waalwijk

Het autobezit wordt in belangrijke mate beïnvloed door sociaaleconomische ontwikkelingen op nationaal niveau. Factoren die van invloed zijn op het autobezit zijn inkomensgroei, leeftijdsopbouw, huishoudengrootte, woon-werkafstand, bestedingspatroon en attitude. Verder heeft het wegeaanbod en aanbod van openbaar vervoer een aanzienlijk effect op het auto bezit en -gebruik.

Toename van het autobezit vertaalt zich in een merkbare stijging van de verkeersintensiteiten en daarmee een sterke vraag naar meer parkeerplaatsen. Door het toenemende autobezit wordt de vraag naar parkeerplaatsen steeds groter.

In figuur 1. is te zien, wat het autobezit in Waalwijk bedraagt en wat de toekomstige verwachting is.



Gemeente Waalwijk telt afgerond 1,5 auto's per huishouden. Van omliggende gemeenten is deze factor:

- Oosterhout 1,13 auto's per huishouden
- Geertruidenberg 1,14 auto's per huishouden
- Werkendam 1,18 auto's per huishouden
- Woudrichem 1,24 auto's per huishouden
- Aalburg 1,35 auto's per huishouden

Hiermee is het autobezit in Waalwijk hoog te noemen. Redenen hiervoor kunnen zijn, inkomen, samenstelling bevolking, huishoudengrootte en de andere factoren die hierboven zijn genoemd. Indien de trend zich voortzet ontwikkelt het autobezit in Waalwijk zich naar ruim 1,6 auto per huishouden in 2014.

Parkeerproblematiek en parkeernormering, de leeswijzer

Parkeerproblematiek betekent in zijn algemeenheid dat de parkeercapaciteit de parkeervraag niet kan verwerken. De gemeente probeert met de parkeernormen en -eisen, parkeerproblemen te voorkomen, maar overlast heeft ook te maken met het gedrag van mensen. In veel gevallen worden garages niet gebruikt waarvoor die oorspronkelijk zijn bedoeld. Of men gebruikt de gemakkelijk toegankelijke openbare parkeerplaatsen in plaats van de eigen oprit. De gemeente kan voor dit soort gedrag niet (geheel) verantwoordelijk worden gesteld. In deze nota is getracht alle mogelijke consequenties in hoofdlijnen te beschrijven; met deze nota is niet getracht volledig te zijn.

Deze nota is uit een drietal onderdelen opgebouwd: normering, procedure en beleid.

In hoofdstuk 2 worden de uitgangspunten voor parkeernormering beschreven.

Hoofdstuk 3 omvat het stappenplan, waarin is aangegeven op welke wijze de normen en de parkeereis worden toegepast. In hoofdstuk 4 wordt de overgangssituatie in relatie tot bouwplannen, stedenbouwkundige plannen en bestemmingsplannen beschreven. In hoofdstuk 5 worden de gevolgen in ruimtelijke en financiële zin beschreven.

In bijlage 1 staat een uitwerking van de parkeernormen gepresenteerd in de vorm van tabellen, waarmee het aantal parkeerplaatsen bij diverse voorzieningen is vast te stellen.

Bijlage 2 is de kaart met de drie deelgebieden, centrum, schil en overig gebied.

In bijlage 3 vindt men de tabel met aanwezigheidspercentages gebaseerd op de publicatie van het CROW.

In bijlage 4 wordt de tabel gepresenteerd met de diverse loopafstanden tussen parkeerplaats en bepaalde functies

2. Uitgangspunten voor parkeernormen

Bij het toepassen van de parkeernormen worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

1. Elke initiatiefnemer van een bouwplan is verantwoordelijk voor het realiseren van een eigen parkeeroplossing op eigen terrein.
2. Een nieuw bouwinitiatief (verbouw, nieuwbouw, functieverandering) mag geen parkeerproblemen veroorzaken in de omgeving. Dit betekent in principe dat het oplossen van de parkeereis op eigen terrein moet plaatsvinden.
In sommige situaties moet de oplossing in de openbare ruimte worden gevonden en in andere situaties dient een gebouwde voorziening te worden gerealiseerd, wanneer de parkeereis niet op eigen terrein kan worden opgelost. In deze gevallen voert de gemeente hierop een toetsing uit door het uitvoeren van enkele parkeeronderzoeken. Hierbij vindt de toetsing plaats op de bezettingsgraad van de aanwezige openbare parkeerplaatsen. Indien de gemiddelde bezettingsgraad niet boven de 85% uitkomt en de loopafstand tot de voorziening ligt niet verder weg dan 100 meter loopafstand, kan de resterende parkeercapaciteit worden toebedeeld aan het bouwinitiatief.
3. Het toepassen van de parkeernormen moet een positieve invloed hebben op de bereikbaarheid en een duurzame economische ontwikkeling van de gemeente Waalwijk.
4. Parkeernormen in deze nota gelden alleen voor bouwinitiatieven, dat wil zeggen in nieuwe situaties, of functiewijzigingen of verbouwinitiatieven in bestaande situaties. Met andere woorden, de parkeernormen in deze nota zijn niet bedoeld voor het oplossen van parkeerproblemen in bestaande situaties.
5. De parkeernormen in deze nota gelden voor alle kernen van de gemeente Waalwijk vanaf januari 2010.
6. De gemeente kan in sommige gevallen, gemotiveerd een aangepaste parkeernorm of een vrijstelling verlenen, vanwege een algemene belangenafweging waarbij andere dan verkeerskundige belangen de voorkeur krijgen.

Voor verschillende categorieën van bebouwing bestaan verschillende parkeernormen. In bijlage 1 zijn deze normen voor de verschillende categorieën opgenomen.

Voor de verschillende gebieden van de gemeente gelden specifieke normen. Voor de gemeente wordt een onderscheid gemaakt in drie typen gebieden, te weten, het centrum van de stad Waalwijk, de schil die er om heen ligt en al het overige gebied van de gemeente (zie bijlage 2).

De parkeernormen geven het aantal parkeerplaatsen bij een bestemming aan, dat niet mag worden onderschreden, de zogenoemde minimumparkeernormen.

3. Stappenplan parkeernormering

Om de parkeereis te kunnen vaststellen worden de volgende stappen doorlopen:

- a. Bepalen van de parkeereis: vaststellen van het aantal benodigde parkeerplaatsen;
- b. Inspanningsverplichting: uitgangspunt is dat de parkeereis op eigen terrein wordt opgelost. De initiatiefnemer moet eventueel aantonen dat niet (voldoende) op eigen erf kan worden geparkeerd;
- c. Alternatieven: Indien de initiatiefnemer heeft aangetoond niet (voldoende) op eigen erf te kunnen parkeren, dient de initiatiefnemer met een alternatieve oplossing komen in de openbare ruimte. Hierover voert de gemeente een parkeeronderzoek uit;
- d. Dubbelgebruik: Indien in de openbare ruimte onvoldoende parkeerplaatsen liggen kan er een berekening op dubbelgebruik worden uitgevoerd op basis van de aanwezigheidspercentages in deze nota (bijlage 3);
- e. Bredere belangenafweging: Indien parkeren in de openbare ruimte ook na de vorige stap niet tot de mogelijkheden behoort, kan in overleg met de gemeente een (gedeeltelijke) vrijstelling worden verleend, ondanks de (verkeerskundige) parkeerbezwaren.

Nadere toelichting bij de stappen

Uitgangspunt is dat bij berekeningen van de parkeereis, de extra parkeervraag op eigen terrein wordt opgevangen. Indien dit niet mogelijk is, kan er worden onderzocht of parkeerplaatsen in de openbare ruimte beschikbaar zijn binnen een bepaalde loopafstand (afhankelijk van de functie; zie bijlage 4).

Indien dit niet voldoende soulaas biedt, kan op basis van aanwezigheidspercentages (bijlage 3) worden bepaald of er sprake kan zijn van mogelijk dubbelgebruik.

In in- of uitbreidingssituaties, verbouw of functiewijzigingen (bijvoorbeeld bij een uitbreiding van een winkel of bedrijf of een woonruimte wordt kantoorruimte) dient de extra parkeervraag (eerst) op eigen erf (en dan) op de openbare weg voor het pand, te worden uitgevoerd.

In voorkomende gevallen kan worden afgeweken van de berekende parkeereis.

Hierbij moet worden gedacht aan de volgende mogelijkheden:

- a. Nieuwbouwsituatie: Een groot bedrijf is bijvoorbeeld dermate geautomatiseerd dat de oppervlakte van de hallen een parkeereis vraagt, die nooit door personeel en/of bezoekers zal worden bezet. In dit voorkomend geval (bijvoorbeeld in het Havengebied) mag worden afgeweken van de parkeereis, onder de voorwaarde dat wordt aangetoond dat op eigen terrein voldoende parkeerplaatsen kunnen worden aangelegd. Deze afwijking is alleen toegestaan bij zeer grote bedrijven.
- b. Verbouwsituatie: Op een woning wordt een dakkapel gezet zodanig dat er een extra slaapkamer ontstaat. Deze verbouwing heeft als oogmerk vaak verruiming van het woongenot voor de eigen familie. In dit geval betekent deze (geringe) verbouwing geen extra parkeervraag en wordt automatisch ontheffing verleend.

- c. Functiewijziging: Een kapster wil in de eigen woning haar beroep uitoefenen. Berekend wordt een extra parkeervraag ten behoeve van het bezoek. Op eigen erf is onvoldoende parkeergelegenheid aanwezig. Overdag blijkt de parkeerdruk in de straat laag te zijn omdat de meeste bewoners naar het werk zijn. Op basis van het parkeeronderzoek kan instemming met het plan worden verleend omdat er sprake is van dubbelgebruik.
- d. Functiewijziging: Een werktuigbouwkundige wil de garage bij een woning gebruiken als werkplaats. Berekend wordt een extra parkeervraag als gevolg van de parkeernorm werkplaats. Net als in het vorige voorbeeld wordt opgemerkt: Overdag blijkt de parkeerdruk in de straat laag te zijn omdat de meeste bewoners naar het werk zijn. Op basis van het parkeeronderzoek kan instemming met het plan worden verleend omdat er bij voorbaat sprake is van dubbelgebruik.

Bij parkeeronderzoeken wordt als grens van de beschikbare parkeercapaciteit, een gemiddelde bezettingspercentage van 85% gehanteerd. Ofwel: 85% van de beschikbare parkeercapaciteit mag bezet zijn. De overige 15% is nodig voor het opvangen van "zoekverkeer" en groei van het autobezit. Wanneer de gemiddelde parkeerbezetting 70% bedraagt en er zijn 100 parkeerplaatsen, is er dus nog ruimte voor maximaal 15 auto's. Deze 85%-norm wordt ook in het handboek van de verkeerskunde genoemd, het ASVV.

Bij het toepassen van de "bredere belangenafweging" dient tevens gedacht te worden aan een object dat van "maatschappelijk belang" of "van algemeen belang" is. Indien het object bijvoorbeeld de werkgelegenheid in de gemeente vergroot en hiervoor de verkeerskundige overweging als enige als bezwarend dreigt, kan het college besluiten gedeeltelijke ontheffing te verlenen van de parkeereis. Deze toepassing dient mogelijk te zijn nadat wordt aangetoond dat er redelijkerwijs voldoende inspanning is gepleegd om te voldoen aan de parkeereis. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn bij een functiewijziging van een pand in het centrum van de stad ten behoeve van een kantoor met 10 medewerkers. Er kan geen parkeergelegenheid op eigen terrein worden gerealiseerd, omdat de kavel volledig bebouwd is. Ontheffing wordt verleend op basis van het derde uitgangspunt van de uitgangspunten van parkeernormen: het toepassen van de parkeernormen moet een positieve invloed hebben op de bereikbaarheid en een duurzame economische ontwikkeling van de gemeente Waalwijk.

4. Overgangssituatie parkeren in bouwplannen, stedenbouwkundige plannen en bestemmingsplannen

Soms worden parkeernormen opgenomen in een stedenbouwkundig plan. Dit is een ruimtelijk plan waarin de ruimtelijke-, functionele-, verkeerskundige- en groenaspecten van een locatie worden beschreven, meestal ten behoeve van een concreet bouwproject. Een stedenbouwkundig plan is juridisch gezien echter geen plan op grond van de Wet ruimtelijke ordening (Wro), waaraan een bouwplan rechtstreeks getoetst mag worden. Dit geldt wel voor een bestemmingsplan of een exploitatieplan.

Er kunnen aan een stedenbouwkundig plan geen rechten worden ontleend. Een stedenbouwkundig plan is een beleidsplan en geen juridisch bindend document op grond van de Wro.

Er kunnen zich situaties voordoen waarbij voor een locatie een vergaande bouwplanontwikkeling is ingezet, vastgelegd in een stedenbouwkundig plan waarmee de bestuurlijke kaders hebben ingestemd. Voorgesteld wordt om in voornoemde gevallen, vrijstelling te verlenen van de in deze nota beschreven parkeernormen en uit te gaan van de parkeernormen in de publicatie van het CROW, te weten "Parkeerkencijfers - Basis voor parkeernormering" (3^e druk, september 2008). Deze publicatie is (inclusief de eerdere drukken) in de afgelopen jaren leidraad geweest bij het vaststellen van de parkeereis van alle lopende bouwinitiatieven en in alle andere stedenbouwkundige plannen.

Een bestemmingsplan is juridisch gezien wel een plan op grond van de Wro. Hieraan kunnen rechten worden ontleend, die in tegenspraak kunnen zijn met de inhoud van deze parkeernormennota.

Daarom wordt als beleidsregel voorgesteld, dat als in een bestemmingsplan een andere norm is vastgesteld dan die uit deze parkeernormennota, de norm uit het bestemmingsplan geldt. Indien een bestemmingsplan wordt gewijzigd, dient verwezen te worden naar deze parkeernota.

Verder moet worden vermeldt dat toezeggingen in de afgelopen vijf jaar gekoppeld werden aan de kencijfers uit de publicatie van het CROW, "Parkeerkencijfers – Basis voor parkeernormering" (1^e druk, maart 2003 tot en met 3^e druk september 2008). Voor al deze gevallen geldt dat deze toezeggingen onverminderd van kracht blijven totdat er sprake is van een verbouwing en/of functiewijziging. Hierbij wordt de extra parkeereis berekend voor het deel verbouwing en/of functiewijziging.

Tot slot is deze parkeernormennota van kracht op het moment dat de raad ermee heeft ingestemd, te weten 21 januari 2010.

5. Gevolgen

Het vaststellen van de nieuwe parkeernormen hoeft niet te leiden tot een extra grondclaim en extra financiële consequenties. Voor woningbouw wordt de norm verhoogd van 1,3 parkeerplaats per woning naar gemiddeld 1,8 parkeerplaats per woning. Voor Landgoed Driessen is inmiddels al gedurende de afgelopen vijf jaren de norm voor woningbouw toegepast van 1,8 parkeerplaats per woning. De extra grondclaim lijkt, door verhoging van de parkeernorm, daarmee 38% te bedragen. Door een andere positionering van woningen op de kavels kunnen echter parkeerplaatsen op eigen erf worden gecreëerd, waardoor de extra grondclaim zelfs nihil kan zijn.

Bijvoorbeeld: Normalerweise werd 1,3 parkeerplaats per woning in de openbare ruimte gesitueerd. Indien nu een parkeerplaats op eigen erf wordt ontworpen en 0,8 parkeerplaats (per woning) in de openbare ruimte wordt gesitueerd, is er geen extra grondclaim maar zelfs een positief effect op de grondbalans van 38%.

Deze toepassing van de eis van één parkeerplaats op eigen terrein in relatie tot een hogere parkeernorm in Landgoed Driessen leidt niet direct tot een extra grondclaim. Door bijvoorbeeld de opritten van garages te verlengen middels het naar achteren plaatsen van de garage of het realiseren van bv. parkeerkoepels, kan er per saldo eveneens een positief effect optreden in de gronduitgifte. (voorbeeld):

Bij 100 woningen onder de oude parkeernorm is de parkeereis 130 parkeerplaatsen. Bij de nieuwe norm is de parkeereis 180 parkeerplaatsen.

Indien er voor elke woning 1 parkeerplaats op eigen erf wordt gesitueerd ontstaat de volgende situatie:

	oude situatie/norm	nieuwe situatie/norm
100 woningen:	0 pp op eigen erf	100 pp op eigen erf
	<u>130 pp op straat</u>	<u>80 pp op straat</u>
parkeereis:	130 pp	180 pp

Samenvattend kan er worden opgemerkt dat de mate van een extra grondclaim en daarmee gepaard gaande financiële consequenties direct samenhangt met de verplichting, voor zover mogelijk, om het parkeren op eigen terrein op basis van één parkeerplaats per woning in het plan in te passen. Bij creatieve oplossingen kan de extra grondclaim en de daarmee gepaard gaande extra financiële consequenties nagenoeg nihil zijn.

Bijlagen

Bijlage 1

Tabel 1 Wonen

functie	centrum	schil	overig	eenheid
goedkope woning*	1,4	1,6	1,7	per woning
middeldure woning*	1,5	1,7	1,8	per woning
dure woning*	1,6	1,8	2,0	per woning
garage	0,1	0,1	0,1	per garage
garage met oprit voor 1 auto/carport voor 1 auto/oprit voor 1 auto	1,0	1,0	1,0	per garage/carport/oprit
garage met oprit voor 2 auto's/carport voor 2 auto's/oprit voor 2 auto's	2,0	2,0	2,0	per garage/carport/oprit
seniorenwoning	1,0	1,0	1,0	per woning
aanleunwoning/bejaardenwoning	0,7	0,7	0,7	per woning
serviceflat	0,6	0,6	0,6	per wooneenheid
verpleeg/verzorgingstehuis	0,5	0,5	0,5	per wooneenheid
kamerverhuur	0,3	0,3	0,3	per kamer

* Het verschil tussen goedkoop, middelduur en duur is arbitrair vastgesteld op de volgende grenzen (van de vraagprijs):

Goedkoop: tot € 200.000,-

Middelduur: tussen € 200.000,- en € 400.000,-

Duur: vanaf € 400.000,-

Tabel 2 Werkgelegenheid

functie	centrum	schil	overig	eenheid
kantoren met baliefunctie	1,6	2,3	2,8	per 100 m2 bvo
kantoren zonder baliefunctie	1,0	1,2	1,5	per 100 m2 bvo
winkels binnenstad	2,8	2,8		per 100 m2 bvo
winkels wijk-, buurt-, dorpscentra			2,5	per 100 m2 bvo
grootschalige detailhandel (bouw-, tuin-, meubel-, keukencentra e.d.)*	2,2	2,2	2,2	per 100 m2 bvo
arbeidsextensieve bedrijven (loods, opslag, groothandel, transportbedrijf)	0,5	0,6	0,8	per 100 m2 bvo
arbeidsintensieve bedrijven (industrie, garagebedrijf, laboratorium)	1,2	1,7	2,5	per 100 m2 bvo
showroom	1,0	1,2	1,6	per 100 m2 bvo
bedrijfsverzamelgebouw	1,0	1,0	1,0	per 100 m2 bvo

* Een uitzondering geldt voor zeer grootschalige detailhandelsvestigingen zoals Ikea, waarbij de verblijfsduur lang is en daardoor meer parkeerruimte is vereist. De norm voor deze vestigingen bedraagt 6,0 parkeerplaats per 100 m2 bruto vloer oppervlak (voor alle gebieden)

Tabel 3 Onderwijsvoorzieningen

functie	centrum	schil	overig	eenheid	opmerkingen
beroepsonderwijs MBO, ROC, WO, HBO	20,0	20,0	20,0	per collegezaal	totale parkeervraag = collegezalen + leslokalen
beroepsonderwijs MBO, ROC, WO, HBO	5,0	6,0	7,0	per leslokaal	totale parkeervraag = collegezalen + leslokalen
voorbereidend beroepsonderwijs (VWO,HAVO,Vbo)	0,7	0,7	1,0	per leslokaal	leslokaal = circa 30 zitplaatsen
avondonderwijs	0,8	0,8	1,0	per student	
basisonderwijs	1,0	1,0	1,0	per leslokaal	leslokaal = circa 30 zitplaatsen
creche, peuterspeelzaal, kinderdagverblijf	0,8	0,8	0,8	per arbeidsplaats	arbeidsplaats = maximaal gelijktijdig aanwezige werknemers

Tabel 4 Culturele – en sportvoorzieningen

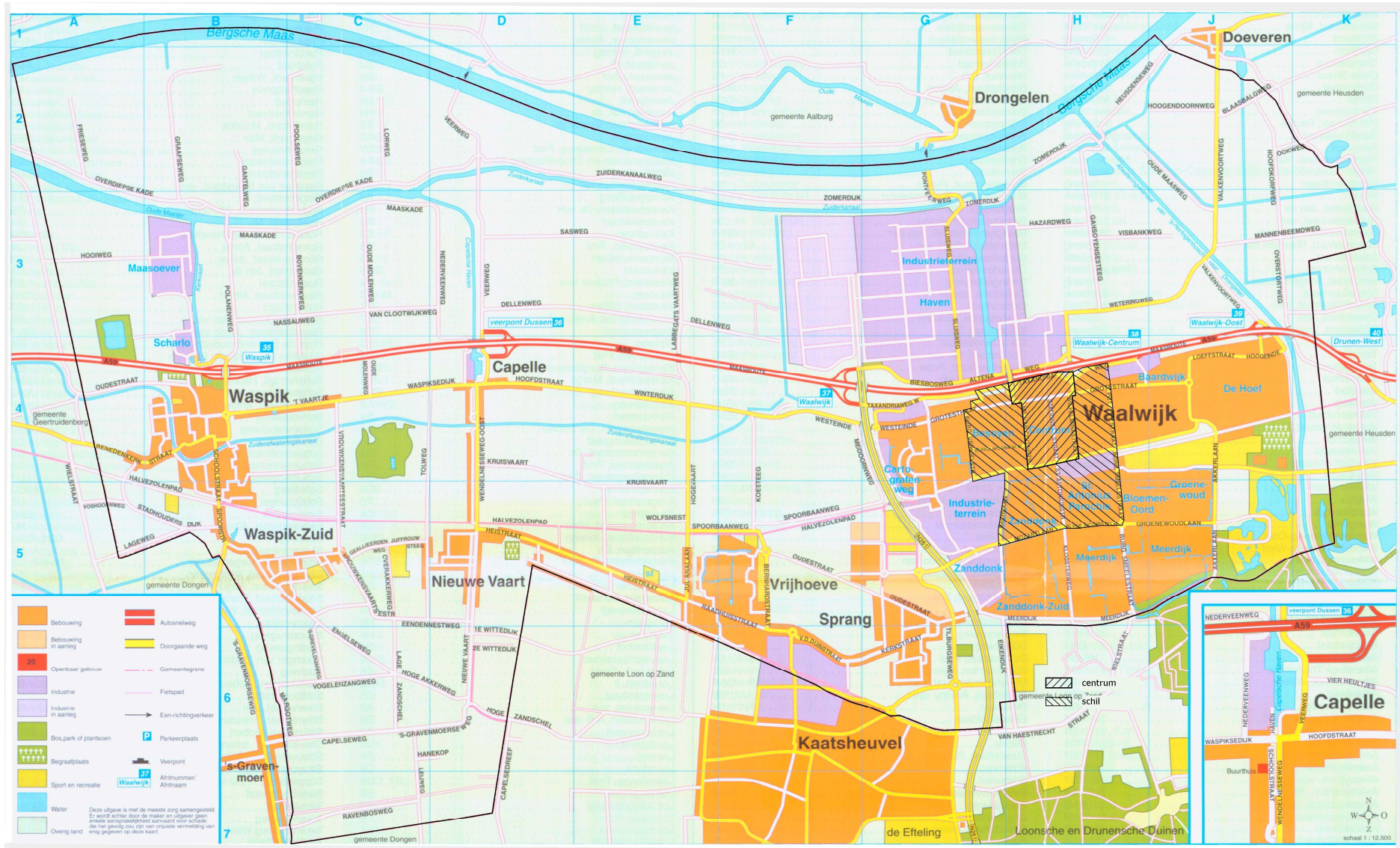
functie	centrum	schil	overig	eenheid
café, bar, discotheek,cafetaria	5,0	5,0	5,0	per 100 m2 bvo
restaurant	10,0	10,0	12,0	per 100 m2 bvo
cultureel centrum, buurthuis, wijkgebouw	3,0	3,0	3,0	per 100 m2 bvo
museum, bibliotheek	0,7	0,8	1,1	per 100 m2 bvo
bioscoop, theater, schouwburg	0,2	0,3	0,4	per zitplaats
hotel	0,5	1,0	1,5	per kamer
sporthal (binnen)	2,0	2,4	2,8	per 100 m2 bvo
sportveld (buiten)	20,0	20,0	20,0	per hectare netto terrein
dansstudio, sportschool	3,0	3,0	3,0	per 100 m2 bvo
squashbanen	1,5	1,5	1,5	per baan
tennisbanen	3,0	3,0	3,0	per baan
golfbaan			7,0	per hole
bowlingbaan, biljartzaal	2,0	2,0	2,0	per baan/tafel
stadion	0,2	0,2	0,2	per zitplaats
evenementenhal, beursgebouw, congresgebouw	5,0	6,0	7,0	per 100 m2 bvo
zwembad	9,0	10,0	11,0	per 100 m2 opp. bassin
themapark, pretpark	8,0	8,0	8,0	per hectare netto terrein
overdekte speeltuin/speelhal	8,0	8,0	8,0	per 100 m2 bvo
manege	0,5	0,5	0,5	per box

Tabel 5 Spirituele-, Zorg- en overige voorzieningen

functie	centrum	schil	overig	eenheid
religiegebouw	0,1-0,2*	0,1-0,2*	0,1-0,2*	per zit-/knielplaats
begraafplaats, crematorium	30,0	30,0	30,0	per gelijktijdige begrafenis/crematie
ziekenhuis	1,5	1,6	1,7	per 100 m2 bvo
arts, artsenmaatschap, kruisgebouw, therapeut	2,0	2,0	2,0	per behandelkamer
apotheek	2,2	2,2	2,2	per 100 m2 bvo
jachthaven	0,5	0,5	0,5	per ligplaats
volkstuin	0,3	0,3	0,3	per perceel

* lage/hoge norm afhankelijk van doelgroep, incl. bezoekersparkeren

Bijlage 2 Gebiedsindeling



Bijlage 3 Aanwezigheidspercentages

Functie	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koopavond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Wonen	50	60	100	90	60	60	70
Winkels	30	70	20	100	100	0	0
Werkgelegenheid	100	100	5	10	5	0	0
Sociaal culturele voorzieningen	10	40	100	100	60	90	25
Sociaal medisch	100	90	30	15	15	5	5
Ziekenhuis	100	90	40	50	25	40	40
Dagonderwijs	100	100	0	0	0	0	0
Avondonderwijs	0	0	100	100	0	0	0
Bibliotheek	30	70	100	70	100	0	0
Museum	90	100	0	0	100	0	90
Restaurant/café	30	40	90	100	90	100	50
Bioscoop, theater	15	30	90	90	60	100	60
Hotel	40	20	90	80	25	100	30
Sport	30	50	100	90	100	90	85
Religie	0	0	0	0	0	0	100

Bijgaande tabel wordt gebruikt voor parkeerbalansen. Dit zijn berekeningen van de parkeereis, waarbij rekening wordt gehouden met dubbelgebruik. Bovenstaande tabel wordt gebruikt om het aandeel personen(autoverkeer) gedurende een bepaald moment vast te stellen.

Bijvoorbeeld: bij een kantoor in een woonwijk is er sprake van dubbelgebruik. De bewoners zijn immers overdag weg, komen 's avonds terug. Het kantoorpersoneel komt overdag en is 's avonds grotendeels weg. Bij de berekening van de parkeereis, waarbij parkeren deels in het openbaar gebied moet plaatsvinden, wordt aan de hand van bovenstaande tabel bepaald dat kantoorpersoneel voor 100% aanwezig is op de ochtend en de middag van de werkdag en 's avonds voor slechts 5% aanwezig is. Bewoners zijn 's ochtends voor 50% aanwezig, 's middags voor 60% en op een werkdag 's avonds voor 100%.

Aan de hand van de uitkomsten van de berekening kan een maatgevend druk moment worden bepaald, waaraan de parkeereis moet voldoen.

Bijlage 4 Loopafstanden

Wonen	100 meter
Winkelen (dagelijkse producten)	200 meter
Winkelen (niet-dagelijkse producten)	600 meter
Werken	200 - 800 meter
Ontspanning	100 meter
Gezondheidszorg	100 meter
Onderwijs	100 meter

Loopafstanden tussen parkeerplaats en voorziening wordt zo kort mogelijk gewenst. Met het huidige autobezit en -gebruik is het vaak niet meer mogelijk om in de nabijheid van een voorziening te parkeren. Het wordt dan ook acceptabel geacht als men enige afstand moet overbruggen tot aan de parkeerplaats. De algemeen aanvaarde grens voor het overbruggen van een bepaalde afstand is in bovenstaande tabel weergegeven. Bij de beoordeling van situaties wordt uitgegaan van deze tabel (Bron: ASVV 2004, Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom).