



# Nota parkeernormen



## Inhoudsopgave

Hoofdstuk		Bladzijde
1	Waarom een nota Parkeernormen	3
2	Parkeernormen en de bepaling van het aantal parkeerplaatsen	4
3	Parkeernormen hoofdgroep wonen	9
4	Parkeernormen hoofdgroep werken	10
5	Parkeernormen hoofdgroep winkelen en boodschappen	11
6	Parkeernormen hoofdgroep sport, cultuur en ontspanning	12
7	Parkeernormen hoofdgroep horeca en recreatie	13
9	Parkeernormen hoofdgroep gezondheidszorg en voorzieningen	14
8	Parkeernormen hoofdgroep onderwijs	15
8	Dubbelgebruik van parkeerplaatsen	16



## 1 Waarom een Nota parkeernormen

### 1.1 Juridische kaders

Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen betekenen extra verkeer op bestaande wegen en extra vraag naar parkeerplaatsen. Om te voorkomen dat bij de ontwikkeling van een locatie of bij functieverandering/-vergroting de parkeerdruk wordt afgewenteld op de omgeving, worden parkeernormen opgelegd. Uitgangspunten bij de parkeernormering zijn dat:

- elke initiatiefnemer van een bouwplan zelf verantwoordelijk is voor het oplossen van zijn eigen parkeerbehoefte;
- de parkeerbehoefte zo veel mogelijk op eigen terrein wordt opgelost;
- het toepassen van de parkeernormen een positieve invloed heeft op de bereikbaarheid, leefbaarheid en de economische ontwikkeling van de gemeente.

Net als veel andere gemeenten, gebruikt de gemeente Oldenzaal de door CROW opgestelde parkeerkencijfers hiervoor als vertrekpunt. De ervaring leert dat bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen parkeernormen niet voor een ieder inzichtelijk is. Om onnodige discussies te voorkomen, is het dan zaak om de parkeernormen en de bijbehorende systematiek vast te leggen. Het bepalen van de parkeernorm mag hiermee echter niet worden beschouwd als een eenvoudig rekensommetje. Doel is en blijft het voorkomen dat een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling leidt tot ongewenste afwenteling van de parkeerdruk op de omgeving, zodat maatwerk vereist is.

Met de invoering van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) en de Woningwet is bestuurlijke vaststelling van de parkeernormen op termijn ook juridisch gewenst. Parkeernormen konden op twee manieren van kracht zijn: via het bestemmingsplan of via de bouwverordening. Vanaf 1 juli 2018 kan de bouwverordening niet meer gebruikt worden als vangnet voor het ontbreken van parkeernormen in bestemmingsplannen. Parkeernormen kunnen vanaf dan alleen nog via bestemmingsplannen juridisch van kracht zijn.

Het vastleggen van parkeernormen in bestemmingsplannen is ongewenst, omdat dan:

- voor ieder bestemmingsplan een uitgebreide parkeerparagraaf moet worden opgesteld;
- een lange procedure moet worden gevolgd bij actualisering van de parkeernormen;
- het resultaat een versnipperde vastlegging van de parkeernormen is.

Door een aparte nota Parkeernormen bestuurlijk vast te stellen is de gemeente goed voorbereid op de nieuwe aanpak van parkeren. In bestemmingsplannen kan dan, net als in de huidige bouwverordening, gewerkt worden met een kwalitatieve normstelling als “voldoende parkeergelegenheid”, waarbij verwezen wordt naar nota Parkeernormen en eventuele uitzonderingen worden aangegeven. De verdere uitwerking hiervan is dan in de nota Parkeernormen opgenomen. Op deze wijze zijn alle parkeernormen gebundeld in één document en kunnen deze in de toekomst eenvoudig en gelijktijdig worden geactualiseerd.

De nota dient als leidraad. In uitzonderlijke gevallen kan maatwerk noodzakelijk en/of wenselijk zijn.



## 1.2 Het doel van de Nota parkeernormen

De Nota Parkeernormen heeft als doel een duidelijk kader te verschaffen voor de berekening van de parkeerbehoefte voor nieuwe ruimtelijke plannen en projecten binnen de gemeente Oldenzaal. Hierbij denken wij aan de volgende punten:

- Parkeernormen dragen bij aan het beoogde woon- en werkklimaat;
- Nieuwe ontwikkelingen mogen niet leiden tot parkeerproblemen in de omgeving;
- Initiatiefnemers worden gestimuleerd om met oplossingen te komen voor de eigen parkeerbehoefte;
- De kwaliteit van de openbare ruimte blijft op niveau door meervoudig gebruik van parkeerplaatsen.

## 2 Parkeernormen en de bepaling van het aantal parkeerplaatsen

### 2.1 Van kencijfer naar norm

Voor het bepalen van de parkeernormen en de daaraan gekoppelde wenselijke hoeveelheid parkeerplaatsen, passen wij als basis de CROW publicatie 317 “kencijfers parkeren en verkeersgeneratie” toe. Hierbij zijn de onderstaande punten van belang;

#### De mate van stedelijkheid

De “mate van stedelijkheid” is mede bepalend voor de parkeernorm. Deze indeling komen wij ook tegen in de laatste uitgave van de CROW publicatie 317. De gemeente Oldenzaal kan getypeerd worden als “matig stedelijk”.

#### Gebiedsindeling (zie hiervoor de overzichtskaart in de bijlage)

Per gebied kan de parkeernorm verschillen. Het zal duidelijk zijn dat de parkeerbehoefte in centra anders is dan in woonwijken. Dit heeft onder anderen te maken met de aard van het gebruik en de al dan niet verkeersaantrekkende werking van voorzieningen. Ook is het zo dat iemand die in het centrum woont gemakkelijker kan kiezen voor een andere manier van vervoer, namelijk fietsen of lopen, dan iemand die elders in de gemeente woont. Daarnaast spelen bebouwingsdichtheid, de locatie van de voorzieningen en kennis van de plaatselijke omstandigheden een rol.

Om bovengenoemde redenen heeft CROW gekozen voor een parkeerkental gebaseerd op een gebiedsindeling namelijk de indeling naar:

- Centrum
- Schil centrum
- Rest bebouwde kom
- Buitengebied

In de bijlage is de kaart met de gebiedsindeling opgenomen.

#### De aard van de voorziening

Het begrip “voorziening” moet ruim opgevat worden. Het kan daarbij gaan om verschillende types woningen in de koop- en huursector maar ook om bijvoorbeeld een zorgcentrum, een bouwmarkt een tandartsenpraktijk, winkels of een kerk. Iedere voorziening kent zijn eigen verkeersaantrekkende werking en veroorzaakt daarmee zijn eigen parkeerbehoefte. Elke voorziening kent zijn eigen parkeernormen.



### Minimum en maximum aantal parkeerplaatsen

In CROW publicatie 317 “kencijfers parkeren en verkeersgeneratie” wordt een bandbreedte aangehouden voor de berekening van het aantal parkeerplaatsen. Bij de berekening van de gewenste aantallen gaat de gemeente bij uitbreidingsplannen uit van het gemiddelde van “minimum” en “maximum”. Bij inbreidingsplannen wordt gezocht naar een goede balans tussen “minimum en maximum”.

### Parkeren op eigen terrein

Bij de berekening van het gewenste aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte wordt uitgegaan van het ‘bruto’ aantal parkeerplaatsen. Het ‘bruto’ aantal parkeerplaatsen wordt verminderd met de parkeermogelijkheden op eigen terrein. In de praktijk is dit echter lastig te hanteren. Om toch duidelijkheid te verschaffen is het redelijk om er standaard van uit te gaan dat er bij woningen van het type ‘halfvrijstaand’ of ‘vrijstaand’ één auto op de oprit geparkeerd kan worden.

### Maatwerk

Flexibele parkeernormen betekenen dat per situatie maatwerk mogelijk is. Hierbij gaat het om maatwerk voor:

- het vereiste aantal parkeerplaatsen;
- verhouding privé versus openbare parkeerplaatsen;
- de locatie/licging van de te realiseren parkeerplaatsen;
- eventuele parkeergelegenheid voor bepaalde doelgroepen.

### Dubbelgebruik

De parkeervraag van de verschillende functies is niet altijd op hetzelfde moment. Hierdoor is in een gebied met menging van functies gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen mogelijk. De totale parkeervraag is dan lager dan een eenvoudige optelsom van de parkeervraag per functie. Door het toepassen van dubbelgebruik ontstaat een realistisch beeld van de parkeerbehoefte op de verschillende tijdstippen. Met dubbelgebruik mag alleen rekening worden gehouden wanneer de parkeerplaatsen vrij toegankelijk zijn voor alle mogelijke parkeerders. Zo kan een oprit bij een woning niet mee worden geteld voor dubbelgebruik. In hoofdstuk 7 staan de aanwezigheidspercentages uit CROW publicatie 317 voor de verschillende functies en voor de verschillende tijdsperiodes. Het moment met het hoogste aanwezigheidspercentage is leidend bij het bepalen van dubbelgebruik.

### Vrijstelling bij gewenste ontwikkelingen (belangenafweging)

De Nota Parkeernormen is een beleidsregel in het kader van de Algemene wet bestuursrecht (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).

Het college van burgemeester en wethouders kan voor bepaalde ontwikkelingen besluiten gebruik te maken van de afwijkingsbevoegdheid als bedoeld in artikel 4:84 Algemene wet bestuursrecht (Awb). Het gaat daarbij om ontwikkelingen die bijzonder waardevol zijn voor de gemeente Oldenzaal, maar die niet passen binnen de parkeernormen en/of de mogelijkheden voor maatwerk. Dit artikel regelt dat een gemeente handelt volgens een vastgestelde beleidsregel, in dit geval deze Nota Parkeernormen. Tenzij, door bijzondere belangen, de gevolgen van toepassing onevenredig zijn in relatie tot de doelen van de beleidsregel. In dat geval is er dus de mogelijkheid om van de beleidsregel af te wijken. Dit geldt voor bijzonde-



re en onvoorziene omstandigheden die we bij het opstellen van het beleid niet konden voorzien. Deze hardheidsclausule is van toepassing op de gehele nota. We gebruiken deze alleen wanneer het voldoen aan de bepalingen door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit.

#### Nieuwe bouwplannen

Bij bouwplannen voor nieuwe woonwijken en overige nieuwe functies dienen de parkeercijfers (normen) uit deze nota te worden toegepast. Er dient altijd in eerste instantie bij een nieuw bouwplan te worden geprobeerd al dan niet op maaiveldhoogte voldoende parkeerplaatsen aan te leggen overeenkomstig de parkeereisen en als daartoe de ruimte ontbreekt, eventueel het bouwplan daarop aan te passen. Als dat niet mogelijk of haalbaar is kan, als dat in het algemeen belang wenselijk wordt geacht, het college toestaan dat de ondergrens van de parkeereisen wordt gehanteerd met een minimum van 1,0 parkeerplaats per wooneenheid. De nieuwe bewoners komen nu niet in aanmerking voor een parkeervergunning voor bewoners op openbare betaalde parkeerplaatsen.

#### Renovatie/herindeling bestaande panden

Als het gaat om renovatie en herindeling van bestaande panden, kan het college besluiten geen aanvullende parkeereisen te stellen. De bewoners komen in dat geval wel in aanmerking voor een parkeervergunning voor bewoners.

#### Parkeernorm bij functieverandering en/of -vergroting

Bij functieverandering is het niet mogelijk om de initiatiefnemer verantwoordelijk te stellen voor eventuele parkeertekorten uit het verleden. Daarom wordt bij functieverandering de berekende parkeereis op grond van de nieuwe functie verminderd met de parkeereis van de laatst actieve functie. Het bestaande aantal parkeerplaatsen wordt hier vervolgens bij opgeteld. Voor de omgeving blijft de parkeersituatie dan ongewijzigd.

Om dezelfde reden, wordt bij functievergroting uitsluitend voor de uitbreiding een parkeernorm opgelegd. Indien de uitbreiding ten koste gaat van bestaande parkeergelegenheid, dient dit te worden gecompenseerd.

#### Parkeerbalans

Met een parkeerbalans wordt onderzocht of een gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen mogelijk is. Vaak blijkt dat het niet noodzakelijk is om in een gebied de som van de vraag naar parkeerplaatsen van de afzonderlijke voorzieningen aan te leggen, maar slechts een deel ervan. Parkeerplaatsen in een winkelgebied kunnen op zondag bijvoorbeeld ook gebruikt worden voor kerkbezoek. Er zijn twee belangrijke punten bij het bepalen van een goede parkeerbalans;

- parkeerplaatsen moeten openbaar toegankelijk zijn en blijven;
- alternatieve parkeerplaatsen moeten zich binnen een redelijke (loop)afstand bevinden.

De gemeente bepaald wanneer er sprake is van een goede parkeerbalans. Aanknopingspunten voor het bepalen van de parkeerbalans staan omschreven in Hoofdstuk 4 van CROW publicatie 317.

#### Loopafstanden

Parkeerplaatsen dienen op een acceptabele loopafstand van een bepaalde voorziening te liggen. Het is een kenmerk van automobilisten dat zij in het algemeen zo dicht mogelijk bij hun eindbestemming willen parkeren. Hoe verder beschikbare parkeerplaatsen van deze eindbestemming afliggen, hoe groter de kans dat er fout geparkeerd wordt en er parkeeroverlast ontstaat. De acceptatie van een loopafstand wordt onder meer bepaald door de



motieven om te parkeren, de aantrekkelijkheid van de looproute en de concurrentiekracht van alternatieven. Dit levert vuistregels op voor acceptabele (maximale) loopafstanden, zoals opgenomen in onderstaande tabel.

Hoofdfunctie	Type	Acceptabele loopafstand	Gebiedsindeling
Wonen		100	Alle gebieden
Levensmiddelen		100	Schil centrum, rest bebouwde kom
Winkelen	Centrum	200	Centrum
Werken		300	Alle gebieden
Ontspanning		100	Alle gebieden
Gezondheidszorg		100	Alle gebieden
Onderwijs		100	Alle gebieden
Religie		100	Alle gebieden

Wat winkels en andere centrumfuncties betreft, wegen planologische aspecten als vestigingsplaats, bereikbaarheid en parkeergelegenheid voor de consument minder zwaar dan de kwaliteit van de zaak en de behandeling. Pas in de derde plaats speelt de afstand tot de winkel een rol. De geaccepteerde loopafstanden zijn daarnaast afhankelijk van de pakeerduur.

Het exact bepalen van de loopafstand is maatwerk. Op basis van verkeerskundige studies (veelal CROW-publicaties) en de (verkeers)situatie ter plaatse zal gemotiveerd een acceptabele loopafstand aangegeven worden. Ook bij het ontwikkelen van nieuwe wijken is het van belang om logische deelgebieden (bijvoorbeeld per straat) te onderscheiden. Dit is nodig om te voorkomen dat de totale parkeerbalans van een complete wijk kloppend is, maar op straatniveau er sprake kan zijn van een forse onbalans.

#### Vervoersmanagement en fietsparkeren

Met vervoersmanagement kunnen bedrijven de vervoerwijze keuze van hun personeel beïnvloeden ten gunste van de fiets en het openbaar vervoer. Mogelijkheden hiervoor zijn er binnen Oldenzaal met name voor bedrijven waarvan het personeel en/of de bezoekers op korte (fiets)afstand woont. De focus hierbij ligt op autoritten korter dan 7,5 kilometer. Deze korte ritten vormen meer dan vijftig procent van het totale aantal autoritten en zijn bovengemiddeld vervuilend. Door groei van het aantal elektrische fietsen kan de fiets ook voor grotere afstanden een concurrerend alternatief voor de auto worden.

Met bijvoorbeeld adequate fietsparkeervoorzieningen kan gebruik van de fiets door personeel en/of klanten worden bevorderd, waardoor soms volstaan kan worden met een lagere parkeernorm voor personenauto's. In andere situaties kan een fietsparkeernorm als eis worden opgelegd om overlast voor omwonenden en passanten te voorkomen. Dit betreffen voornamelijk experimenten. In winkelstraten is openbare fietsparkeergelegenheid voor bezoekers vaak al in het profiel opgenomen. CROW-publicaties 291 (Leidraad fietsparkeren), 310 (Effectief terugdringen van korte ritten) en 317 (Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie) worden hierbij als richtlijn gehanteerd.

#### Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen

Landelijk is er geen beleid vastgesteld voor algemene gehandicaptenparkeerplaatsen. Wel is hiervoor in CROW-publicatie 317 de volgende richtlijn opgenomen:



- minimaal 5% algemene gehandicaptenparkeerplaatsen bij publieke voorzieningen, zoals bioscoop, bibliotheek of gemeentehuis;
- de afstand van algemene gehandicaptenparkeerplaats tot de ingang van de functie waarvoor deze wordt aangelegd is zo klein mogelijk en minder dan 50 meter;
- op grote openbare parkeerterreinen en -garages is 1 op de 50 parkeerplaatsen (2%) een algemene gehandicaptenparkeerplaats. Hierbij is aandacht nodig voor de looproute op het parkeerterrein.

In CROW-publicatie 177 is de richtlijn voor de maatvoering en inrichting van een algemene gehandicaptenparkeerplaats opgenomen. Bij ruimtelijke ontwikkelingen wordt ruimte gereserveerd om gehandicaptenparkeerplaatsen conform deze richtlijn te realiseren. Het daadwerkelijke aantal te realiseren algemene gehandicaptenparkeerplaatsen (verkeersbesluit) is maatwerk:

- bij te weinig algemene gehandicaptenparkeerplaatsen komt de bereikbaarheid in het geding;
- te veel algemene gehandicaptenparkeerplaatsen is echter ook ongewenst, in verband met draagvlak voor parkeervoorzieningen voor gehandicapten.





### 3 Parkeernormen hoofdgroep wonen

CROW relateert parkeercijfers voor woningen aan de prijsklasse en het type woningen. Daarmee ontstaat een grote verscheidenheid aan woningtypen, waarbij het soms lastig is om (bij nieuwbouw en functieverandering) in een vroeg stadium te bepalen welk type van toepassing is in een specifieke situatie.

In Oldenzaal is er daarom voor gekozen om de verscheidenheid aan woningen die CROW hanteert te vereenvoudigen en te relateren aan het type woning en het bruto vloeroppervlak achter de voordeur (m<sup>2</sup> bvo). Ook het onderscheid tussen koop of huur wordt niet gehanteerd aangezien dit verschil nauwelijks relevant is voor de parkeerbehoefte als de woning-grootte wordt meegerekend.

Wonen	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Eenheid	Aandeel bezoek
vrijstaand > 80 m <sup>2</sup> bvo	1,8	1,9	2,2	2,4	Per woning	0,3 pp per woning
Twee onder een kap > 80 m <sup>2</sup> bvo	1,7	1,8	2,1	2,2	Per woning	0,3 pp per woning
Tussen/hoek > 80 m <sup>2</sup> bvo	1,5	1,7	1,9	2,0	Per woning	0,3 pp per woning
flat/appartement > 80 m <sup>2</sup> bvo	1,4	1,6	1,8	1,9	Per woning	0,3 pp per woning
sociale huurwoning of woning < 80 m <sup>2</sup> bvo	1,3	1,4	1,6	1,6	Per woning	0,3 pp per woning
studio (eenkamerappartement) < 60 m <sup>2</sup> bvo	0,6	0,65	0,7	0,7	Per woning	0,3 pp per woning
Aanleunwoning, zorgwoning	1,0	1,1	1,1	1,2	Per woning	0,3 pp per woning

De woningoppervlakte betreft het totale bruto vloeroppervlak (BVO) van de woning achter de voordeur, gemeten volgens de meetmethoden van NEN2580. Gemeenschappelijke ruimten bij meergezinswoningen blijven dus buiten beschouwing. De NEN-norm beschouwt ook de 'parkeerruimte' als onderdeel van de BVO. In afwijking hiervan wordt deze ruimte niet gezien als oppervlak van de woning achter de voordeur en telt deze dus niet mee. In de regel worden aanleunwoningen gebouwd tegen of in de nabijheid van een verzorgingshuis. Deze woningen zijn bedoeld voor ouderen die nog redelijk mobiel zijn en geen grote gezondheidsproblemen hebben. De bewoners profiteren van de diensten van het verzorgingscentrum, terwijl ze toch redelijk zelfstandig kunnen wonen. Dit type woningen is kleiner dan 100 m<sup>2</sup> bvo en komt (o.a.) onder de volgende benamingen voor: aanleunwoningen, appartementen met zorg binnen handbereik, ouderenwoning, serviceflat, woonzorgcomplex en zelfstandige seniorenwoning. Bij kamerverhuur wordt onderscheid gemaakt naar reguliere



kamerverhuur (vaak kleiner dan 35 m2 bvo) waarbij in de kamer alle voorzieningen, zoals keuken, toilet en douche zijn opgenomen en kamerverhuur aan studenten waarbij sprake is van onzelfstandige wooneenheden met kamerbewoning waarbij gebruikers de gemeenschappelijke voorzieningen delen. Alle parkeernormen zijn opgebouwd uit een gebruikersdeel en een bezoekersdeel. In de tabellen waarin de parkeernormen voor de verschillende functies zijn opgenomen, is naast de volledige parkeernorm tevens het aandeel daarvan dat bedoeld is voor bezoekers inzichtelijk gemaakt. Dit aandeel is relevant als parkeervoorzieningen bij een functie voornamelijk op eigen terrein worden gerealiseerd en niet openbaar toegankelijk zijn.

#### 4 Parkeernormen hoofdgroep werken

Voor de parkeernormen van de hoofdgroep werken worden gemiddelde CROW-parkeerkcijfers toegepast voor matig stedelijk gebied. Voor de belangrijkste functies zijn deze samengevat in de volgende tabel. Voor niet in dit overzicht genoemde functies verwijzen wij naar CROW-publicatie 317, "Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie", matig stedelijk gebied, waarbij het gemiddelde van het genoemde minimale en maximale kencijfer dient te worden gehanteerd.

Functie	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Eenheid	Aandeel bezoek
Kantoor zonder balievoorziening	1,6	1,9	2,0	2,5	100 m2 BVO	5%
Kantoor met balievoorziening	2,0	2,2	2,9	3,5	100 m2 BVO	20%
Bedrijf arbeidsintensief	1,6	1,9	2,3	2,3	100 m2 BVO	5%
Bedrijf arbeidsex-tensief	0,5	0,6	0,7	1,0	100 m2 BVO	5%
Bedrijfsverzamelgebouw	1,3	1,6	1,9	2,0	100 m2 BVO	20%



## 5 Parkeernormen hoofdgroep winkelen en boodschappen

Voor de parkeernormen van de hoofdgroep winkelen en boodschappen worden gemiddelde CROW-parkeerkencijfers toegepast voor matig stedelijk gebied. Voor de belangrijkste functies zijn deze samengevat in de volgende tabel. Voor niet in dit overzicht genoemde functies verwijzen wij naar CROW-publicatie 317, "Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie", matig stedelijk gebied, waarbij het gemiddelde van het genoemde minimale en maximale kencijfer dient te worden gehanteerd.

Functie	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buiten-gebied	Eenheid	Aandeel bezoek
Buurtsupermarkt	1,7	2,7	3,5		100 m2 BVO	5%
Discountsupermarkt	3,3	4,9	6,5		100 m2 BVO	20%
Fullservice supermarkt	4,1	4,6	5,6		100 m2 BVO	5%
Binnenstad of hoofdwinkel centrum	3,5				100 m2 BVO	88%
Wijkcentrum		4,4	5,1		100 m2 BVO	20%



## 6 Parkeernormen hoofdgroep sport, cultuur en ontspanning

Voor de parkeernormen van de hoofdgroep sport, cultuur en ontspanning worden gemiddelde CROW-parkeerkencijfers toegepast voor matig stedelijk gebied. Voor de belangrijkste functies zijn deze samengevat in de volgende tabel. Voor niet in dit overzicht genoemde functies verwijzen wij naar CROW-publicatie 317, "Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie", matig stedelijk gebied, waarbij het gemiddelde van het genoemde minimale en maximale kencijfer dient te worden gehanteerd.

Functie	Centrum	Schil- centrum	Rest- bebouw- de kom	Buiten- gebied	Eenheid	Aandeel bezoek
Bibliotheek	0,5	0,7	1,2	1,4	100 m2 BVO	97%
Bioscoop	3,2	8,0	11,2	13,7	100 m2 BVO	94%
Filmhuis	7,1	14,2	21,3	26,8	100 m2 BVO	97%
Fitnesscentrum	1,7	4,5	6,3	7,4	100 m2 BVO	90%
Sporthal	1,6	2,2	2,9	3,5	100 m2 BVO	96%
Sportzaal	1,1	2,0	2,8	3,6	100 m2 BVO	94%



## 7 Parkeernormen hoofdgroep horeca en recreatie

Voor de parkeernormen van de hoofdgroep horeca en recreatie worden gemiddelde CROW-parkeerkcijfers toegepast voor matig stedelijk gebied. Voor de belangrijkste functies zijn deze samengevat in de volgende tabel. Voor niet in dit overzicht genoemde functies verwijzen wij naar CROW-publicatie 317, "Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie", matig stedelijk gebied, waarbij het gemiddelde van het genoemde minimale en maximale kencijfer dient te worden gehanteerd.

Functie	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Eenheid	Aandeel bezoek
Cafe/Cafeteria	5,0	5,0	6,0		100 m2 BVO	90%
Restaurant	9,0	9,0	13,0		100 m2 BVO	80%



## 8 Parkeernormen hoofdgroep gezondheidszorg en voorzieningen

Voor de parkeernormen van de hoofdgroep gezondheidszorg en voorzieningen worden gemiddelde CROW-parkeerkencijfers toegepast voor matig stedelijk gebied. Voor de belangrijkste functies zijn deze samengevat in de volgende tabel. Voor niet in dit overzicht genoemde functies verwijzen wij naar CROW-publicatie 317, "Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie", matig stedelijk gebied, waarbij het gemiddelde van het genoemde minimale en maximale kencijfer dient te worden gehanteerd.

Functie	Centrum	Schil- centrum	Rest bebouw- de kom	Buiten- gebied	Eenheid	Aandeel bezoek
Huisartsenpraktijk	2,0	2,5	3,0	3,3	Per behan- delkamer	57%
Apotheek	2,3	2,7	3,2		Per apo- theek	89%
Fysiotherapie	1,3	1,5	1,7	2,0	Per behan- delkamer	57%
Tandartspraktijk	1,6	2,0	2,4	2,7	Per behan- delkamer	47%
Gezondheidscen- trum	1,6	1,9	2,2	2,5	Per behan- delkamer	55%
Ziekenhuis	1,4	1,6	1,7	2,0	100 m2 BVO	29%
Crematorium			30,1	30,1	Per plech- tigheid	99%
Begraafplaats			31,6	31,6	Per plech- tigheid	97%



## 9 Parkeernormen hoofdgroep onderwijs

Voor de parkeernormen van de hoofdgroep onderwijs worden gemiddelde CROW-parkeerkencijfers toegepast voor matig stedelijk gebied. Voor de belangrijkste functies zijn deze samengevat in de volgende tabel. Voor niet in dit overzicht genoemde functies verwijzen wij naar CROW-publicatie 317, "Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie", matig stedelijk gebied, waarbij het gemiddelde van het genoemde minimale en maximale kencijfer dient te worden gehanteerd.

Functie	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Eenheid	Aandeel bezoek
Kinderdagverblijf	1,0	1,2	1,4	1,5	100 m2 BVO	0%
Basisonderwijs	0,8	0,8	0,8	0,8	Per leslokaal	10%
Middelbare school	3,7	4,5	4,9	4,9	Per 100 leerlingen	11%
ROC	4,7	5,4	5,8	5,9	Per 100 leerlingen	7%

Dit betreft de parkernormen in de reguliere situatie. Bij de functie basisonderwijs moet bedacht worden dat het halen en brengen van de basisonderwijsscholieren niet in de parkeernorm is opgenomen maar wel aandacht behoeft.

Voor de bepaling van het aantal parkeerplaatsen is als vuistregel de volgende rekenmethode te hanteren: norm Kiss & Ride bij basisscholen en kinderdagverblijven

groepen 1 t/m 3: aantal leerlingen x % leerlingen met auto x 0,5 (parkeerduur) x 0,75  
 +  
 groepen 4 t/m 8: aantal leerlingen x % leerlingen met auto x 0,25 (parkeerduur) x 0,85  
 +  
 kinderdagverblijf: aantal leerlingen x % leerlingen met auto x 0,25 (parkeerduur) x 0,75  
 =  
 het totaal aantal parkeerplaatsen voor halen en brengen

Uitleg reductiefactor parkeerduur

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

Uitleg reductiefactor aantal kinderen per auto

- groepen 1 t/m 3 = 0,75
- groepen 4 t/m 8 = 0,85
- kinderdagverblijf = 0,75



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

Gemiddeld ligt het percentage op:

- groepen 1 t/m 3: 30 - 60%
- groepen 4 t/m 8: 5 - 40%
- kinderdagverblijf: 50 - 80%

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

## 10 Dubbelgebruik van parkeerplaatsen

Met behulp van de parkeernormen wordt de parkeerbehoefte van een ontwikkeling berekend. Aan de hand van de soort, de omvang en de parkeernorm(en) van deze ontwikkeling wordt een benodigd aantal parkeerplaatsen berekend. Indien binnen de ontwikkeling verschillende functies worden gerealiseerd, is het mogelijk rekening te houden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen, bijvoorbeeld overdag door werkers en 's avonds door bewoners. Voorwaarde is wel dat de aanvrager in het bouwplan vastlegt dat de voor dubbelgebruik meegerekende parkeercapaciteit door alle gebruikers van het bouwplan gebruikt kan worden. Dat betekent dat exclusief voor functies gereserveerde parkeerplaatsen daarvan geen deel uitmaken. Dubbelgebruik wordt berekend volgens de methodiek van CROW-publicatie 317. Om de mogelijkheden voor dubbelgebruik te bepalen worden de aanwezigheidspercentages gehanteerd, die in onderstaande tabel zijn vermeld.

functie	werkdag	werkdag	werkdag	koop-	werkdag	zaterdag-	zaterdag-	zondag-
	ochtend	middag	avond	avond	nacht	middag	avond	middag
woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	0%	0%
supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	0%
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
sportfunctie buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
bioscoop/theater/podium	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
museum	20%	45%	0%	0%	0%	100%	0%	0%
cultureel centrum	10%	40%	100%	100%	0%	60%	90%	25%
bibliotheek	30%	70%	100%	70%	0%	75%	0%	0%
horeca	30%	40%	90%	95%	0%	70%	100%	50%
sociaal medisch	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
verpleeghuis/serviceflat	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
ziekenhuis patiënten/bezoekers	60%	100%	60%	60%	5%	60%	60%	60%
ziekenhuis medewerkers	75%	100%	40%	40%	25%	40%	40%	40%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%
crèche/kinderdagverblijf	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%





## Bijlage 1: Gebiedsindeling

Kaart t.b.v. parkeerzones

