

Parkeernormen Lingewaard

10 november 2017 | 1.5

Naam opsteller	R.C. Spijkers	Datum vaststelling	21 november 2017
Team	Ruimtelijk Beleid	Vastgesteld door	College van B&W Lingewaard
Datum en versie	10 november 2017 en 1.5	Eventueel publicatiedatum	n.v.t.
		17INT00793	

Inhoudsopgave

Inhoud

1.	Inleiding.....	2
1.1	Aanleiding.....	2
1.2	Beleid	2
1.3	Leeswijzer	3
2.	Juridisch kader.....	4
2.1	Bestemmingsplan.....	4
2.2	Vrijstelling en parkeerfonds.....	4
2.3	Parkeerverordening.....	5
2.4	Gemeentelijke legesverordening	5
2.5	Blauwe zone.....	5
2.6	Parkeren van grote voertuigen.....	5
2.7	Handhaving	5
3.	Uitwerking parkeerregeling	6
3.1	Te hanteren CROW-publicatie.....	6
3.2	Gebiedstype en stedelijkheidsgraad	6
3.3	Hoogte toe te passen parkeernormen	6
3.4	Toelichting parkeerkencijfers voor woningen.....	7
3.5	Dubbelgebruik van parkeerplaatsen	7
3.6	Parkeren op eigen terrein.....	8
3.7	Samenvatting parkeertoets	9
3.8	Fietsparkeren	9
4.	Eisen aan parkeervoorzieningen	10
5.	Literatuurlijst.....	11
	Bijlage 1: Parkeerkencijfers	12

1. Inleiding

Het is belangrijk om bij nieuwe ontwikkelingen of (ver)bouwplannen voldoende parkeergelegenheid te realiseren. Hiervoor gebruiken we parkeernormen, waarmee we als gemeente aangeven hoeveel parkeerplaatsen vereist zijn.

1.1 Aanleiding

Eerder heeft het college in 2004 vastgesteld welke parkeernormen we hanteren, door te verwijzen naar publicatie 182 van het CROW. Daarbij is besloten de ondergrens van de genoemde ranges te gebruiken. In 2008 is dit nog aangepast voor goedkope woningen: daarvoor wordt sindsdien de bovengrens gehanteerd. Inmiddels heeft het CROW in 2012 publicatie 317 met actuele parkeernormen uitgegeven en het collegeprogramma 2014-2018 voorziet in het opstellen van de voorliggende actuele nota.

Genoemde publicaties van het CROW bieden ruimte voor verschillende interpretaties. Voorliggende nota legt eenduidig vast welke parkeernormen gemeente Lingewaard hanteert.

1.2 Beleid

Uitgangspunt is dat bouwplannen in de eigen parkeerbehoefte voorzien. Daarbij is het van belang dat eenduidig wordt vastgelegd hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn voor bepaalde functies. Die normen zijn nodig voor een goede ruimtelijke ordening en voor gelijkheid bij de beoordeling van vergelijkbare bouwplannen. Deze nota schept duidelijkheid voor alle betrokken partijen en voorkomt dat er vertraging optreedt in de planvorming en plantoetsing als gevolg van onduidelijkheid over de parkeernormen.

Doel

- 1) Zorgen dat bij nieuwe functies of uitbreiding van bestaande functies voldoende parkeerplaatsen worden aangelegd
- 2) Duidelijkheid over onze parkeernormen

Uitgangspunten

- Parkeerdruk van nieuwe ontwikkelingen wordt binnen de plannen, in beginsel op eigen terrein, opgelost en niet afgewenteld op de bestaande omgeving
- Het gemiddelde autobezit per huishouden neemt weinig meer toe
- Gebouwde parkeervoorzieningen hebben binnen de kernen de voorkeur ten opzichte van maaiveldparkeren, zowel vanwege efficiënt ruimtegebruik als vanwege de kwaliteit van de openbare ruimte
- Bij nieuwbouwplannen/nieuwe functies geldt de nota voor het gehele bouwplan en voor uitbreiding van de bestaande functies geldt de norm uitsluitend voor het toe te nemen oppervlakte.

Toepassing

- Deze nota wordt intern gehanteerd in de planinitiatieffase en bouwplanprocedure
- Deze nota wordt gebruikt in de communicatie naar externe partijen over de van toepassing zijnde parkeernormen

Eerder door het college van B&W vastgesteld parkeerbeleid

- 2004 - Hanteren ondergrens parkeernormen CROW-publicatie 182
- 2008 – Voor goedkope woningen de bovengrens hanteren
- 2013 – Parkeren in centrum Huissen concentreren aan de randen en voor uitbreiding €40.000 opnemen in de begroting van 2016
- 2013 – voor nieuwe winkels centrum Huissen neemt de gemeente de parkeervraag tot 250 m2 voor haar rekening
- 2013 – een parkeerfonds instellen voor de centra van Huissen en Bommel
- 2013 – uit te gaan van een kostprijs van €8.000 voor op maaiveld aan te leggen parkeerplaatsen
- 20 september 2016 – voorwaarden ten aanzien van parkeerontheffingen vastgesteld
- 20 september 2016 – instellen van een parkeerfonds, te voeden uit de opbrengsten van parkeerontheffingen

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt het juridisch kader geschetst voor de gemeentelijke parkeerkencijfers. Hoofdstuk 3 is een toelichting en gebruiksaanwijzing voor de toe te passen parkeerkencijfers. Hoofdstuk 4 gaat in op de vereiste maatvoering van parkeervoorzieningen en tot slot zijn in de bijlagen de meeste van toepassing zijnde parkeerkencijfers aangegeven.

2. Juridisch kader

Voor het ordenen van het parkeren bestaat een breed juridisch kader met diverse regelingen en verordeningen. De basis voor een nieuwe en eenduidige regeling voor parkeervoorzieningen bij nieuwe ontwikkelingen, ligt in het bestemmingsplan, straks omgevingsplan.

2.1 Bestemmingsplan

De juridische basis voor het kunnen eisen van parkeervoorzieningen lag voorheen in de bouwverordening. Nu vormt het bestemmingsplan de wettelijke basis om parkeervoorzieningen te kunnen eisen. Uitsluitend voor bestemmingsplannen waarin het parkeren nog niet is geregeld, vormt de bouwverordening op dit punt de juridische basis.

Het is mogelijk om in bestemmingsplannen parkeernormen op te nemen, maar daaraan zitten een paar nadelen:

- 1) De parkeernormen kunnen verschillen tussen bestemmingsplannen
- 2) Parkeernormen kunnen eerder achterhaald raken dan de beoogde levensduur van 10 jaar van het bestemmingsplan

Gezien het voorgaande worden de parkeernormen nu in voorliggende nota vastgelegd en wordt in nieuwe bestemmingsplannen verwezen naar de actuele nota parkeernormen.

Praktijkproblemen en oplossingen daarvoor

De regeling werkt soms niet goed als een ander bedrijf een bestaand bedrijfsgebouw of kantoorpand betreft. Dat komt doordat het ene bedrijf arbeidsintensief is en het andere mogelijk arbeidsextensief, terwijl de parkeernormen uitgaan van een gemiddelde. Er kan dus sprake zijn van een tekort of overschot aan parkeerplaatsen. Een mogelijke oplossing is het realiseren van centraal gelegen collectieve parkeervoorzieningen voor een aantal percelen.

2.2 Vrijstelling en parkeerfonds

Het college van Burgemeester en Wethouders is bevoegd om ontheffing te verlenen van de eis om voldoende parkeerplaatsen te realiseren als:

- Het voldoen aan de bepalingen door bijzondere omstandigheden op zwaarwegende bezwaren stuit
- Op andere wijze in de nodige parkeer- of stallingruimte of laad- en losruimte wordt voorzien

Indien de initiatiefnemer niet aan de verplichting kan voldoen, en het college van B&W ontheffing verleent, dan neemt hierdoor de parkeerdruk in de openbare ruimte toe. In de praktijk betekent dit dat de gemeente opdraait voor de aanleg van extra parkeerplaatsen.

Als vrijstelling wordt verleend, dan worden de kosten die we als gemeente maken om zelf parkeerplaatsen te realiseren, doorberekend. Het voordeel is dat hierdoor rechtsgelijkheid ontstaat voor alle initiatiefnemers. Vooral nog wordt gerekend met de volgende indicatieve kostprijzen:

- €8.000,- per parkeerplaats op maaiveld
- €15.000,- per gebouwde parkeerplaats gelijkvloers
- €25.000,- per gebouwde parkeerplaats meerlaags

De gemeente heeft hierbij wel een prestatieverplichting en moet de parkeerplaatsen binnen redelijke

loopafstand van maximaal 150 meter en binnen 4 jaar gerealiseerd hebben.

Voor het doorberekenen van die kosten en kunnen aanleggen van parkeerplaatsen is inmiddels een parkeerbonds ingesteld. Dit is een administratieve constructie waarbij inkomsten en uitgaven aan de post 'parkeerbonds' worden gekoppeld.

2.3 Parkeerverordening

Gemeente Lingewaard heeft geen parkeerverordening. Normaliter zou dat de plaats zijn om vast te leggen welke regels we hanteren ten aanzien van bijvoorbeeld parkeeronthefingen. Eerder heeft hierover impliciet besluitvorming plaatsgevonden voor Huissen Centrum, maar voor de transparantie is het beter dit op te nemen in een parkeerverordening.

2.4 Gemeentelijke legesverordening

In de legesverordening is vastgelegd op welke zaken leges van toepassing zijn en wat de hoogte daarvan is. Ten aanzien van parkeren zijn hierin de volgende kosten opgenomen:

- Parkeeronthefing - om belanghebbenden zonder tijdslimiet te kunnen laten parkeren in een blauwe zone; Het college van Burgemeester en Wethouders kan ontheffing verlenen van de parkeerdurbeperking. Hiervoor worden ontheffingen verleend, met een geldigheidsduur van 1 jaar, een en ander zoals is geregeld in de gemeentelijke legesverordening.

2.5 Blauwe zone

Een blauwe zone ofwel parkeerschijfzone is een zone waar een parkeerdurbeperking geldt. De gemeente Lingewaard heeft momenteel drie blauwe zones: centrum van Huissen, centrum van Bemmelen en winkelcentrum Zilverkamp. De blauwe zones hebben een tijdslimiet van 2 uur.

2.6 Parkeren van grote voertuigen

Het parkeren van grote voertuigen is geregeld in de Algemene Plaatselijke Verordening (APV). Daarin is bepaald dat het parkeren van grote voertuigen binnen de bebouwde kom van Lingewaard verboden is, uitgezonderd de daarvoor aangewezen plaatsen. Voor de definitie en geldende afmetingen van grote voertuigen wordt verwezen naar de APV.

2.7 Handhaving

Om het parkeren te ordenen, onveilige situaties te voorkomen en te lang parkeren in de blauwe zones tegen te gaan, is handhaving noodzakelijk. Dit gebeurt door te verbaliseren op basis van de Wet Mulder. Typen overtredingen waarop gehandhaafd moet worden, zijn:

- parkeerovertreding, wat problemen oplevert voor de doorstroming en/of veiligheid;
- 'te lang parkeren' in parkeerschijfzones;

Zowel de politie als gemeentelijke handhavers kunnen controleren, maar dat is slechts één van hun taken.

Verder is het mogelijk om voertuigen te laten wegslepen. De gemeente heeft hiervoor een Wegsleeperverordening.

3. Uitwerking parkeerregeling

3.1 Te hanteren CROW-publicatie

Tot nu toe bestond onze parkeernormering uit een verwijzing naar CROW-publicatie 182 uit 2003. Dat is nu niet meer nodig, want voorliggende nota bevat in de bijlage de uit de CROW-uitgave overgenomen parkeernormen zoals die gelden voor Lingewaard. Mocht hierin iets ontbreken, dan vallen we terug op de meest recente CROW-publicatie en dan zal deze nota Parkeernormen Lingewaard bij gelegenheid worden geactualiseerd.

3.2 Gebiedstype en stedelijkheidsgraad

De cijfers in de literatuur kennen een ruime bandbreedte en de hoogte is afhankelijk van diverse factoren, zoals de stedelijkheidsgraad en het gebiedstype waarbinnen een bepaalde ontwikkeling plaatsvindt. Uitgangspunt bij het onderscheid naar gebiedstype en stedelijkheidsgraad is dat gebieden met veel voorzieningen of die goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer of de fiets, een lager autobezit kennen dan gebieden met bijvoorbeeld een matige openbaar vervoersontsluiting. In het algemeen worden de volgende gebiedstypen onderscheiden:

- Centrum;
- Schil/overloopgebied;
- Rest bebouwde kom.

Deze gebiedsindeling geldt eigenlijk voor grote steden. Niettemin is voor het centrumgebied van Huissen tot nu toe toch het gebiedstype 'centrum' gebruikt. Een evaluatie van de parkeersituatie zal moeten uitwijzen of de normen moeten worden aangepast.

De hoogte van de toe te passen parkeerkencijfers is in de literatuur mede afhankelijk gemaakt van de stedelijkheidsgraad: het autobezit en -gebruik is namelijk hoger naarmate de stedelijkheidsgraad afneemt. Het geregistreerd autobezit in Lingewaard bedraagt 1,1 per huishouden [Bron: www.cbs.nl]. Dit is exclusief de auto's van de zaak en bedrijfsbussen voor zover die niet op adressen in Lingewaard geregistreerd staan. Ten opzichte van het landelijk gemiddelde van 1,0, ligt het autobezit in Lingewaard hoog.

Klasse	Omgevingsadressen -dichtheid	Gemiddeld aantal inwoners	Woonkern
Niet stedelijk	< 500	13.000	Haalderen
Weinig stedelijk	500 tot 1.000	20.000	Bemmel, Gendt, Doornenburg, Angeren
Matig stedelijk	1.000 tot 1.500	35.000	Huissen
Sterk stedelijk	1.500 tot 2.500	78.000	
Zeer sterk stedelijk	> 2.500	239.000	

Tabel 3.1:
Stedelijkheidsgraad
[Bron: CBS 2017]

3.3 Hoogte toe te passen parkeernormen

Aanwijzingen dat de parkeernormen die tot nu toe zijn gehanteerd niet voldoen, zijn er niet. Hoewel er soms klachten zijn over parkeerdruk, is over het algemeen op een redelijke loopafstand (150 meter) altijd een parkeerplaats te vinden. Wel bleek uit onderzoek dat de parkeerdruk in het centrumgebied van Huissen vaak hoger is dan gewenst. Dat kan er op duiden dat voor dat specifieke gebied in het verleden te lage parkeernormen zijn gehanteerd, maar het kan ook komen door het historische karakter van het centrum met hoge bebouwingsdichtheid.

3.4 Toelichting parkeerkencijfers voor woningen

In de parkeerkencijfers voor woningen wordt een onderscheid gemaakt naar prijsklassen: goedkoop, midden, duur. Hoe duurder de woning, hoe groter de parkeerbehoefte. Omdat de prijzen zich soms snel ontwikkelen en er landelijk grote prijsverschillen zijn, wordt de prijsklasse bepaald op basis van het woonoppervlak, zoals aangegeven in onderstaande tabel.

Prijsklasse	Woonoppervlakte in m ²	
	Grondgebonden	Appartement
Goedkoop	< 110	< 100
Midden	110 – 155	100 – 125
Duur	> 155	> 125

Tabel 3.2: Woningclassificatie

Voor de indeling van woningen in prijsklassen kan gebruik worden gemaakt van deze indeling naar woonoppervlakte. Vervolgens volgt uit de tabel met parkeerkencijfers hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn.

3.5 Dubbelgebruik van parkeerplaatsen

Daar waar binnen een redelijke loopafstand van openbare parkeervoorzieningen diverse functies in een gebied aanwezig zijn – bijvoorbeeld kantoren en woningen – bestaat de mogelijkheid van dubbelgebruik. Op verschillende momenten wordt een parkeervoorziening voor meerdere functies gebruikt. Met de aanwezigheidspercentages kan een schatting worden gemaakt van het aantal parkeervakken dat daadwerkelijk nodig is. Op basis van de mogelijkheden voor dubbelgebruik kan voor een deel van de aanvankelijk berekende parkeerbehoefte vrijstelling worden verleend.

Moment Functie	werkdag overdag	werkdag middag	werkdag avond	koop- avond	zaterdag- middag	zaterdag- avond	zondag- middag
Woningen	50	60	100	90	60	60	70
Detailhandel	30	70	20	100	100	0	0
Kantoor	100	100	5	10	5	0	0
Bedrijven	100	100	5	10	5	0	0
Sociaal cultureel	10	40	100	100	60	90	25
Sociaal medisch	100	100	30	15	15	5	5
Ziekenhuis	85	100	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	75	0	0
Museum	20	45	0	0	100	0	90
Restaurant	30	40	90	95	70	100	40
Café	30	40	90	85	75	100	45
Bioscoop,theater	15	30	90	90	60	100	60
Sport	30	50	100	90	100	90	85

Tabel 3.3: Te hanteren aanwezigheidspercentages voor dubbelgebruik

Toelichting bij de tabel

Als in het geval van nieuwbouw de diverse functies gezamenlijk gebruik kunnen maken van dezelfde parkeervoorzieningen, dan kunnen de aanwezigheidspercentages worden gebruikt om het benodigde aantal parkeervakken te bepalen. Per moment van de week moet dan de parkeerbehoefte per functie worden vermenigvuldigd met het bijbehorende aanwezigheidspercentage. De maximale parkeerbehoefte van de verschillende momenten bepaalt dan hoeveel parkeervakken nodig zijn. Voorbeeld: nieuwbouw van 50 middeldure woningen en een kantoor met een omvang van 1000 m². Parkeerbehoefte woningen bedraagt $50 \times 1,9 = 95$ pp. Parkeerbehoefte kantoren bedraagt $10 \times 2,0 = 20$ pp. Totaal 115 parkeerplaatsen.

Parkeer-behoefte	werkdag overdag	werkdag middag	werkdag avond	koop- avond	zaterdag- middag	zaterdag- avond	zondag- middag
Woningen	50% x 95	60% x 95	100% x 95	90% x 95	60% x 95	60% x 95	70% x 95
Kantoor	100% x 20	100% x 20	5% x 20	10% x 20	5% x 20	0% x 20	0% x 20
Totaal	68	77	96	87	58	57	67

In dit geval zijn dus op het drukste moment 96 parkeerplaatsen nodig in plaats van 115.

3.6 Parkeren op eigen terrein

Voor nieuwbouw of verbouw, waarbij het parkeren voor een deel op eigen terrein wordt opgelost, gelden een aantal aandachtspunten:

- Voor het parkeren van bezoekers moeten altijd voldoende parkeervakken in de openbare ruimte worden gerealiseerd volgens de parkeerkencijfers in bijlage 1;
- Het voorgaande functioneert uitsluitend indien sprake is van een redelijk aantal woningen, 10 of meer binnen een straal van 75 m, omdat anders bij bijzondere gelegenheden onvoldoende bezoekersplaatsen aanwezig zijn;
- Garages bij woningen worden in de praktijk nauwelijks gebruikt om er een auto in te parkeren. De garage wordt vaak gebruikt als berging of bij de woning betrokken. Daarom gelden de parkeerkencijfers zoals die in de onderstaande tabel zijn opgenomen voor voorzieningen op eigen terrein.

Parkeervoorziening	Capaciteit	Minimale breedtes
Garage bij woning	0,4	
Enkele oprit min 5 m lang,	0,8	2,75 m. met obstakels, 2,5 m. obstakelvrij
Lange oprit min 10 m lang	1	2,75 m. met obstakels, 2,5 m. obstakelvrij
Garage met oprit min 10 m lang	1,3	2,75 m. met obstakels, 2,5 m. obstakelvrij
Dubbele oprit	1,7	4,5 m.

Tabel 3.5: Capaciteit van parkeervoorzieningen op eigen terrein

3.7 Samenvatting parkeertoets

Zowel door initiatiefnemers als door de gemeente kunnen met inachtneming van het voorgaande plannen worden getoetst op het aantal parkeerplaatsen. De werkwijze is dan globaal als volgt:

Bepalen parkeerbehoefte

- 1) Voor een nieuwe ontwikkeling wordt per functie de parkeerbehoefte berekend. De initiatiefnemer moet daartoe de nodige informatie, zoals woonoppervlaktes, doorgeven.
- 2) Als dubbelgebruik nodig is, wordt de berekende parkeerbehoefte hierop aangepast. De niet-openbare parkeervoorzieningen, zoals een parkeergarage onder een appartementencomplex, moeten daarbij buiten beschouwing worden gelaten.

Bepalen parkeeraanbod

- 3) Gekeken wordt hoeveel auto's op eigen terrein een plaats kunnen vinden.
- 4) Gekeken wordt hoeveel auto's in het aangrenzende openbare gebied een plaats kunnen vinden.
- 5) Gekeken wordt hoeveel auto's bij derden een plaats kunnen vinden via een koop of huurovereenkomst. De berekende parkeerbehoefte min het aanbod geeft het overschot of tekort.
- 6) In die gevallen waar de gemeente binnen een bepaalde straal en termijn vervangende parkeerplaatsen kan realiseren, kan de verplichting tot extra aanleg van het tekort overgedragen (afgekocht) worden.
- 7) Bij een niet oplosbaar tekort wordt negatief op de ontwikkeling geadviseerd. Hierop kan een ontheffing aangevraagd worden.

3.8 Fietsparkeren

Ook het stallen en parkeren van fietsen moet in goede banen worden geleid. In nieuwe situaties worden ook fietsparkeerplekken geëist volgens de normen in de bijlage 2. In bestaande situaties worden deze normen gebruikt om een indicatie te krijgen van het benodigde aantal plaatsen, waarvoor de kosten optioneel met winkeliers gedeeld kunnen worden. Bij winkelcentra geldt overigens gecombineerd gebruik.

4. Eisen aan parkeervoorzieningen

Er bestaan geen wettelijke richtlijnen voor de maatvoering van parkeervoorzieningen. De gemeente als plantoetsers zal echter, zeker ook in het belang van de toekomstige gebruikers, toetsen op de bruikbaarheid van de parkeervoorzieningen. Dit wil zeggen dat de situering en afmeting van parkeervoorzieningen zodanig moet zijn dat deze daadwerkelijk gebruikt kunnen worden door een modaal voertuig en door een gemiddelde weggebruiker. Concreet betekent dit onder meer de volgende uitgangspunten:

- haakse parkeervakken zijn tenminste 2,5 m breed en 5 m lang;
- langsparkeervakken zijn tenminste 2,0 m breed en 6 m lang;
- parkeervakken die fysiek worden begrensd door bebouwing, schutting, haag of anderszins, vereisen een ruimere maatvoering aan de begrensde zijde. Zie CROW-uitgave ASVV (2012) voor de exacte maatvoering in dergelijke situaties.

In het geval van gebouwde parkeervoorzieningen zal worden getoetst op de berijdbaarheid, onder meer van eventuele hellingbanen.

In de gemeentelijke bouwverordening, zesde wijziging, worden in artikel 2.5.30 eisen aan de maatvoering van parkeervoorzieningen genoemd, die zouden kunnen leiden tot parkeervoorzieningen die niet bruikbaar zijn.

5. Literatuurlijst

- 1 Demografische kencijfers per gemeente, CBS, Den Haag/Heerlen, 2009
- 2 Parkeerkencijfers – basis voor parkeernormering, CROW, Ede, juni 2003
- 3 Wegsleeperverordening gemeente Lingewaard, 21 maart 2012
- 4 Legesverordening Lingewaard 2017
- 5 Algemene Plaatselijke Verordening Lingewaard
- 6 Bouwverordening Lingewaard 2004, zesde herziening

Bijlage 1: Parkeerkencijfers

Huissen-centrum: matig stedelijk, rest bebouwde kom
 Huissen overig: matig stedelijk, rest bebouwde kom
 Bemmeler, Gendt, Doornenburg, Angeren: weinig stedelijk, rest bebouwde kom
 Haalderen: niet stedelijk, rest bebouwde kom

nr.	Functie	Hu-cen	Hu	Be, Ge, Do, An	Ha	Aandeel bezoekers	Opmerkingen
Woningen							
1	Woning duur	1,5	2,0	2,0	2,0	0,3 / won	
2	Woning midden	1,3	1,7	1,8	1,8	0,3 / won	
3	Woning goedkoop	1,3	1,7	1,7	1,7	0,3 / won	
4	Serviceflat / aanleunwoning*	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3 / won	
5	Kamer verhuur [per kamer]	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2 / won	
	* Zelfstandige woning met beperkte zorgvoorziening (veel gereserveerde gehandicaptenplaatsen, dus minder gecombineerd gebruik mogelijk)						
Winkels (per 100m² bvo)							
6	Binnensteden/hoofdwinkelgebieden					85%	1 arbeidsplaats = 40m ² bvo n.v.t.
7	Stadsdeelcentra						
8	Wijk-, buurt- en dorpscentra	2,5	2,5	3,0	3,0	85%	1 arbeidsplaats = 40m ² bvo
9	Grootschalige detailhandel**	6,0	6,0	6,5	6,5	85%	1 arbeidsplaats = 40m ² bvo
10	(Week)markt	2,5	2,5	3,0	3,0	85%	1m ² marktkraam= 6m ² bvo indien geen parkeren achter kraam dan + 1,0 pp per standhouder extra
	* bvo = bruto vloeroppervlak; 100m ² bvo = 60-80m ² vvo (verkoop (netto) vloeroppervlak).						
	** Grootschalige detailhandel: winkelformules die vanwege de omvang en aard van het assortiment een groot oppervlak nodig hebben en welke bij voorkeur gelegen zijn op perifere locaties (bijvoorbeeld tuincentra en bouwmarkten). Perifeer: alle terreinen of locaties binnen de bebouwde kom die niet binnen of nabij een bestaand of gepland winkelgebied liggen.						
Werkgelegenheid (per 100m² bvo)							
11	(Commerciële) dienstverlening (kantoren met baliefunctie)	2,8	2,8	3,0	3,0	20%	1 arbeidsplaats= 25m ² - 35m ² bvo
13	Arbeidsextensieve/	0,8	0,8	0,8	0,8	5%	1 arbeidsplaats= 25m ² -

	bezoekersextensieve bedrijven (loods, opslag, groothandel, transport, bedrijf etc)						35m ² bvo
14	Arbeidsintensieve/ bezoekersintensieve bedrijven (Industrie, garagebedrijf, laboratorium, werkplaats, etc)	2,5	2,5	2,5	2,5	5%	1 arbeidsplaats= 25m ² - 35m ² bvo
15	Arbeidsextensieve/ bezoekersintensieve bedrijven (showroom)	1,6	1,6	1,6	1,6	85%	1 arbeidsplaats = 35m ² -35m ² bvo
16	Bedrijfsverzamelgebouw	0,8	0,8	0,8	0,8	10%	1 arbeidsplaats= 25m ² - 35m ² bvo
	Cafe/bar/disco/cafetaria	5,0	5,0	6,0	6,0	10%	Per 100 m ² bvo
	Restaurant	12,0	12,0	14,0	14,0	80%	Per 100 m ² bvo
Onderwijsvoorziening							
17	Beroepsonderwijs dag WO, HBO [per collegezaal]	20,0	20,0	20,0	20,0		Totale parkeervraag= collegezalen+ leslokalen (circa 150 plaatsen) Totale parkeervraag= collegezalen+ leslokalen (circa 30 plaatsen) Leslokaal = circa 30 zitplaatsen Leslokaal = circa 30 zitplaatsen Exclusief Kiss & Ride Arbeidsplaats = maximaal gelijktijdig aanwezig aantal werknemers Exclusief Kiss & Ride
18	Beroepsonderwijs dag MBO, ROC, WO, HBO [per leslokaal]	5,0	5,0	5,0	5,0		
19	Vorbereidend beroepsonderwijs (VWO, HAVO, VMBO) [per leslokaal]	0,5	0,5	0,5	0,5		
20	Avondonderwijs [per student]	0,5	0,5	0,5	0,5		
21	Basisonderwijs [per leslokaal]	0,5	0,5	0,5	0,5		
22	Crèche / peuterspeelzaal / kinderdagverblijf [per arbeidsplaats]	0,6	0,6	0,6	0,6		
Zorgvoorziening		min	min	min	min		
24	Verpleeg-/ verzorgingstehuis** [per wooneenheid]	0,5	0,5	0,5	0,5		Aandeel bezoekers 60% Minimum 3 pp / praktijk
25	Arts / maatschap / therapeut / kruisgebouw [per behandelkamer] * Voor meer gedetailleerde kencijfers: Bouwmaatstaven voor parkeervoorzieningen in de zorgsector (college voor ziekenhuisvoorzieningen). ** Niet zelfstandige woning met zorgvoorzieningen.	1,5	1,5	1,5	1,5	65%	
Horecagelegenheden		min	min	min	min		
26	Café / bar / discotheek / cafetaria	5,0	5,0	5,0	5,0	90%	
27	Restaurant [per 100m ² bvo]	12,0	12,0	12,0	12,0	80%	
28	Hotel [per kamer]	0,5	0,5	0,5	0,5		
Sociaal culturele voorzieningen		min	min	min	min		

29	Museum [per 100m² bvo]	1,0	1,0	1,0	1,0	95%	
30	Bibliotheek [per 100m² bvo]	1,0	1,0	1,0	1,0	95%	
31	Bioscoop / theater / schouwburg [per zitplaats]	0,3	0,3	0,3	0,3		
	Cultureel centrum / wijk-/verenigingsgebouw [per 100m² bvo]	1,0	1,0	1,0	1,0	90%	
Sportvoorziening		min	min	min	min		
33	Gymlokaal [per 100m² bvo]	2,5	2,5	2,5	2,5		Aandeel bezoekers 95% (gymlokalen zonder avond functie)
34	Sporthal (binnen) [per 100m² bvo]	2,5	2,5	2,5	2,5	95%	Sporthal met wedstrijd functie+0,1-0,2pp
35	Sportveld (buiten) [per ha netto terrein]	13,0	13,0	13,0	13,0	95%	
36	Dansstudio / sportschool [per 100m² bvo]	4,0	4,0	4,0	4,0	95%	
37	Squashhal [per baan]	1,0	1,0	1,0	1,0	90%	
38	Tennisbanen [per baan]	2,0	2,0	2,0	2,0	90%	
39	Golfbaan [per hole]	6,0	6,0	6,0	6,0	95%	
40	Bowlingcentrum / biljartzaal [per baan / tafel]	1,5	1,5	1,5	1,5	95%	
41	Stadion [per zitplaats]	0,04	0,04	0,04	0,04	99%	
42	Zwembad [per 100m² oppervlak bassin]	10,0	10,0	10,0	10,0	90%	
43	Manege [per box]	0,3	0,3	0,3	0,3	90%	
Overige voorzieningen		min	min	min	min		
44	Evenementenhal / beursgebouw / congresgebouw [per 100m² bvo]	6,0	6,0	6,0	6,0	99%	
45	Themapark / pretpark [per ha netto terrein]	4,0	4,0	4,0	4,0	99%	
46	Overdekte speeltuin / hal [per 100m² bvo]	3,0	3,0	3,0	3,0	90%	
47	Volkstuin [per perceel]	0,3	0,3	0,3	0,3		
48	Religiegebouw (kerk, moskee, etc) [per zitplaats]	0,1	0,1	0,1	0,1		
49	Begraafplaats / crematorium [per gelijktijdige begrafenis / crematie]	15,0	15,0	15,0	15,0		

Algemene invalidenparkeerplaatsen

Bij openbare gebouwen en in winkelgebieden dienen algemene invalidenparkeerplaatsen te worden gerealiseerd. De norm hiervoor is 1 per 50 te realiseren parkeerplaatsen.

Halen en brengen bij basisscholen en kinderdagverblijven

Voor het aantal parkeerplaatsen voor halen en brengen met de auto bij kinderdagverblijf en basisscholen geldt een rekenregel die uitgaat van het aantal leerlingen vermenigvuldigd met het aandeel halen/bringen vermenigvuldigd met een reductiefactoren voor de parkeerduur en het voor het aantal kinderen per auto: aantal leerlingen x %halen/bringen x 0,5 (reductiefactorparkeerduur) x 0,75 (aantal kinderen per auto)

Groepen 1 t/m 3

aantal leerlingen x % leerlingen met auto x 0,5 x 0,75

Reductiefactor parkeerduur = 0,5, omdat de parkeerduur bij groepen 1 t/m 3 gemiddeld 10 minuten in perioden van 20 minuten bedraagt. Reductiefactor aantal kinderen per auto = 0,75 voor groepen 1 t/m 3.

Groepen 4 t/m 8

Aantal leerlingen x % leerlingen met auto x 0,25 x 0,85

Reductiefactor parkeerduur = 0,25, omdat parkeerduur bij groepen 4 t/m 8 gemiddeld 2,5 minuten in perioden van 10 minuten bedraagt. Reductiefactor aantal kinderen per auto = 0,85 voor groepen 4 t/m 8.

Kinderdagverblijf

Aantal leerlingen x % leerlingen met auto x 0,25 x 0,75

Reductiefactor parkeerduur = 0,25, omdat parkeerduur bij kinderdagverblijven gemiddeld 15 minuten in perioden van 60 minuten bedraagt. Reductie factor aantal kinderen per auto = 0,75 voor kinderdagverblijf.

Bijlage 2: Fietsparkeercijfers

Bij de realisatie van solitaire voorzieningen kan gebruik worden gemaakt van de onderstaande richtlijnen voor het benodigde aantal fietsparkeerplaatsen.

(Bronnen: o.a. CROW, Plaats maken voor de fiets; leidraad voor parkeren en stallen)

Voorziening	Richtlijn benodigd aantal fietsparkeerplaatsen	per
Hoofdwinkelcentrum	5 - 10	100 m ² bvo
Wijkwinkelcentrum	5 - 7	100 m ² bvo
Buurtwinkelcentrum	6 - 8	100 m ² bvo
Kantoor C-lokatie (overig gebied)	0,5 - 1,0	100 m ² bvo
Museum	25 - 35	100 bezoekers
Archief	25 - 35	100 bezoekers
Bibliotheek	45 - 55	100 bezoekers
Kinderdagverblijf	1 - 3	10 kinderen
Basisschool	40 - 60	100 personeelsleden
	30 - 40	100 leerlingen
Voortgezet onderwijs	40 - 60	100 personeelsleden
	60 - 70	100 leerlingen
Hoger onderwijs	40 - 60	100 personeelsleden
	60 - 80	100 studenten
Sporthallen	35 - 45	100 bezoekerscapaciteit
Sportvelden met tribune	20 - 30	100 bezoekerscapaciteit
Sportvelden	20 - 30	wedstrijdveld
Zwembaden (binnenbad)	15 - 20	100 m ² wateroppervlak
Zwembaden (buitenbad)	15 - 20	100 m ² wateroppervlak
Theater	20 - 25	100 bezoekers
Concertzaal	25 - 30	100 bezoekers
Bioscoop	25 - 30	100 bezoekers
Discotheek stedelijk	25 - 35	100 bezoekers
Discotheek niet-stedelijk	5 - 15	100 bezoekers
Ziekenhuis met stedelijke functie	20 - 40	100 bedden
Ziekenhuis met regionale functie	15 - 30	100 bedden
Verpleeghuis	5 - 15	100 bedden
Recreatiegebied	20 - 40	100 bezoekers topdag
Attractiepark	15 - 20	100 bezoekers topdag

Gemeente Lingewaard
Kinkelenburglaan 6
6681 BJ Bommel
(026) 326 01 11