

Bijlage 1

Vastgestelde beleidsregel tot stand komen (uitbreiding van) een blauwe zone

Beleidsregel: Tot stand komen van (uitbreiding van) een blauwe zone

Het wijkpanel of initiatiefnemer uit de buurt onderneemt actie richting gemeente: een gemotiveerd verzoek om (uitbreiding van) blauwe zone, met als onderbouwing een schriftelijke enquête in het desbetreffende gebied (alleen wanneer de parkeerdruk overdag tussen 10.00-14:00 uur, hoger is dan 50%, gemeente heeft deze informatie, of voert een nieuw parkeeronderzoek uit). Het wijkpanel of de initiatiefnemer draagt zorg voor de verspreiding van de enquête (in de brievenbus). De gemeente stelt de enquête en een lijst 'veel gestelde vragen' beschikbaar, zodat alle geënquêteerden dezelfde en juiste informatie hebben. De ingevulde enquêtes worden opgestuurd naar de gemeente (antwoordenvolp van de gemeente Leeuwarden), voor de verzameling van de ingevulde enquêtes. De uitkomsten van de enquête worden samen met het wijkpanel / initiatiefnemer besproken.

De gemeente neemt het verzoek voor invoering van blauwe zone / uitbreiding in behandeling, wanneer:

- Het gebied of de weg (gedeelte) aansluit op een bestaande blauwe zone en binnen de stadsring ligt;
- Meer voor- dan tegenstanders voor (uitbreiding van) de blauwe zone is;
- de enquête schriftelijk is gedaan en statistisch juist is (oa. respons en representatief) De check op de juistheid geschiedt door de afdeling Statistiek van de gemeente Leeuwarden;
- er 'logische' grenzen aan het gebied zitten.

Wanneer aan deze punten is voldaan, kan aan het verzoek worden voldaan door de gemeente.

De gemeente maakt een tekening (inclusief kostenraming).

Gemeente en wijkpanel/initiatiefnemer zorgen gezamenlijk voor een communicatiemoment richting de wijk/straat over de uitkomsten van de enquête en het vervolg.

Wanneer de kosten binnen het bestaande budget passen, wordt het verkeersbesluit gepubliceerd (met bezwarenperiode van 6 weken)

NB: bij grotere gebieden zal er een aanvullend budget nodig zijn. Alvorens het verkeersbesluit te publiceren, zal het college van B&W hierover besluiten.

Wanneer er geen bezwaren zijn, kan de blauwe zone worden aangelegd.

Huis aan huis wordt een informatiebrief bezorgd over de werkzaamheden, het aanvragen van een vergunning en de termijn wanneer het klaar is (verwacht).

Bewoners kunnen vergunning aanvragen bij de gemeente (digitaal)

Wanneer alle blauwe steentjes zijn gelegd en de vergunningen verstuurd, worden de borden geplaatst. Pas dan is de blauwe zone 'geldig'.

Bijlage 2

Samenvatting uitgiftecriteria parkeervergunningen

Regeling vergunninguitgifte m.b.t. het aantal uit te geven vergunningen

Volledige regeling is vastgelegd in de Parkeerverordening 2016 en het Besluit Uitgifte Parkeervergunningen Leeuwarden 2016. Onderstaand is de regeling samengevat.

Leeuwarden

Binnenstad

Bewonersparkeervergunningen:

- Maximaal twee parkeervergunningen minus de eigen parkeerplaatsen;
- bestaande uitgegeven vergunningen met maximale uitgifte tot het in het Besluit aangegeven niveau (% van het aantal vergunninghouders- resp. parkeerapparatuurplaatsen per zone zoals aangegeven in het Besluit);
- indien het maximale uitgifte niveau is bereikt geldt voor adressen waarvoor nog geen vergunning is verleend: maximaal 1 parkeervergunning per woning.

Bedrijvenparkeervergunningen:

- maximaal twee parkeervergunningen minus de eigen parkeerplaatsen;
- bestaande uitgegeven vergunningen met maximale uitgifte tot het in het Besluit aangegeven niveau (% van het aantal vergunninghouders- resp. parkeerapparatuurplaatsen per zone zoals aangegeven in het Besluit);
- bedrijven waaraan nog geen vergunning is verleend: maximaal 1 parkeervergunning;
- aanvrager moet aantonen dat het parkeren van het voertuig noodzakelijk is voor de bedrijfs- of beroepsuitoefening.

Blauwe zone

Bewonersparkeervergunningen:

- maximaal twee parkeervergunningen minus de eigen parkeerplaatsen;
- kraskaarten (max. 50 per jaar).

Bedrijvenparkeervergunningen:

- maximaal twee parkeervergunningen minus de eigen parkeerplaatsen;
- geen kraskaarten.

Grou

Bewonersparkeervergunningen:

Maximaal één parkeervergunning minus de eigen parkeerplaats(en).

Bedrijvenparkeervergunningen:

geen

Bijlage 3

Nota Parkeernormen

Nota Parkeernormen Leeuwarden 2014

**Uitgangspunten voor parkeren bij nieuwe (ver)bouwontwikkelingen en functiewijzigingen
in Leeuwarden**



Aangepaste versie voor Parkeerbeleidsplan 2015

Mei 2015

Inhoudsopgave

Hoofdstuk	Pagina
1. Inleiding	3
1.1 Parkeernormen	3
1.2 Knelpunten	3
2. Parkeernormensystematiek	4
2.1 Algemeen	4
2.2 Wonen	5
2.3 Werken Voorzieningen	5
2.4 Aanwezigheidspercentages	5
2.5 Parkeren op eigen terrein (poet)	6
2.6 Restcapaciteit parkeergarages	7
3. Stappenplan toetsing parkeernormen	8
Bijlage: parkeernormen per functie	

1. Inleiding

1.1. Parkeernormen

Het hanteren van parkeernormen is van belang om de vraag naar en aanbod van parkeerplaatsen met elkaar in evenwicht te houden. Bij bouwplannen (nieuwbouw, verbouw, herontwikkeling etc.) ontstaat een parkeerbehoefte. De hoeveelheid en de kwaliteit van de eventueel extra te realiseren parkeerplaatsen wordt berekend aan de hand van parkeernormen. Hierdoor wordt een verhoging van de parkeerdruk in de openbare ruimte voorkomen.

Het hanteren van parkeernormen is vastgelegd in artikel 2.5.30 van de gemeentelijke Bouwverordening 2012 (zogenaamd parkeerartikel). In dit artikel staat aangegeven dat bij bouwplannen moet worden voorzien in voldoende parkeerruimte en laad- en losmogelijkheden in, op of onder het gebouw dan wel op of in het onbebouwde terrein dat bij het gebouw hoort. De ruimte voor het parkeren van auto's moet afmetingen hebben die zijn afgestemd op gangbare personenauto's. Hiervoor zijn bandbreedtes voor de minimale en maximale afmeting van parkeervakken vastgelegd.

In het in 2004 vastgestelde parkeerbeleidsplan van de gemeente Leeuwarden staat per functie aangegeven welke parkeernormen de gemeente Leeuwarden hanteert bij bouwplannen. De in het ASVV 2004* vastgelegde parkeerkcijfers, opgesteld door het CROW**, is voor de functies werken en voorzieningen van toepassing verklaard. Voor de functie wonen is een indeling gemaakt op basis van woonoppervlakte waarbij verfijningcriteria zijn opgesteld.

Maatwerk toepassen in het hanteren van de parkeernormen is toegestaan. Het college van B&W is bevoegd om af te wijken van de parkeernormering indien deze eis door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit dan wel wanneer op andere wijze in de nodige parkeer- of stallingruimte wordt voorzien. Van deze bevoegdheid is in de afgelopen periode een aantal keren gebruik gemaakt.

1.2 Knelpunten

Naar aanleiding van onder meer nieuwe (bouw)ontwikkelingen in de binnenstad van Leeuwarden is de behoefte ontstaan aan een specifiek beleidskader voor parkeernormering. Dit vloeit voort uit de evaluatie van het vastgestelde parkeerbeleidsplan en de noodzaak om meer duidelijkheid te verkrijgen door de toekomstige ontwikkelingen in de gemeente Leeuwarden.

Gelet op de beschikbare ruimte in de binnenstad van Leeuwarden en de economische haalbaarheid van projecten is het na een toets voor het onderdeel parkeren niet in alle gevallen haalbaar gebleken om de vastgelegde parkeernormen te hanteren. Er is in toenemende mate behoefte aan kaders voor maatwerk in de toepassing van de parkeernormen. Maar wel zodanig dat de omgeving niet wordt opgezaagd met een parkeerprobleem. Daarnaast heeft het CROW de parkeerkcijfers in 2012 geactualiseerd als gevolg van ontwikkelingen in het autobezit. In het ASVV zijn de actuele parkeerkcijfers opgenomen.

Vorenstaande argumenten zijn de aanleiding geweest om een nota parkeernormen op te stellen. De inhoud van deze nota is het toetsingskader voor het hanteren van parkeernormen bij (ver)bouwaanvragen.

* Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom

** CROW is het nationaal kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte

2. Parkeernormensystematiek

2.1. Algemeen

In het door het CROW opgestelde ASVV en afgeleid hiervan publicatie 317 (kencijfers parkeren en verkeersgeneratie) is voor de berekening van de parkeernorm rekening gehouden met de bereikbaarheidskenmerken van de locatie. Door het aanbod en de kwaliteit van andere vervoerswijzen in het centrum van de stad, met name openbaar vervoer, is gebleken dat de functies in het centrum resulteren in een lagere parkeervraag. Buiten het centrum is het aanbod en kwaliteit hiervan veel minder waardoor het autobezit hier hoger is.

De opgestelde parkeerkencijfers zijn daarom onderscheiden naar stedelijke zone waarbij een onderscheid is gemaakt tussen het centrum, de schil rondom het centrum, de rest van de bebouwde kom en het buitengebied.

In figuur 1 is aangegeven wat in de gemeente Leeuwarden de begrenzing is van het centrum, de schil rondom het centrum en de rest van de bebouwde kom.

Door het CROW wordt voor de stedelijkheidsgraad de volgende klassen aangehouden.

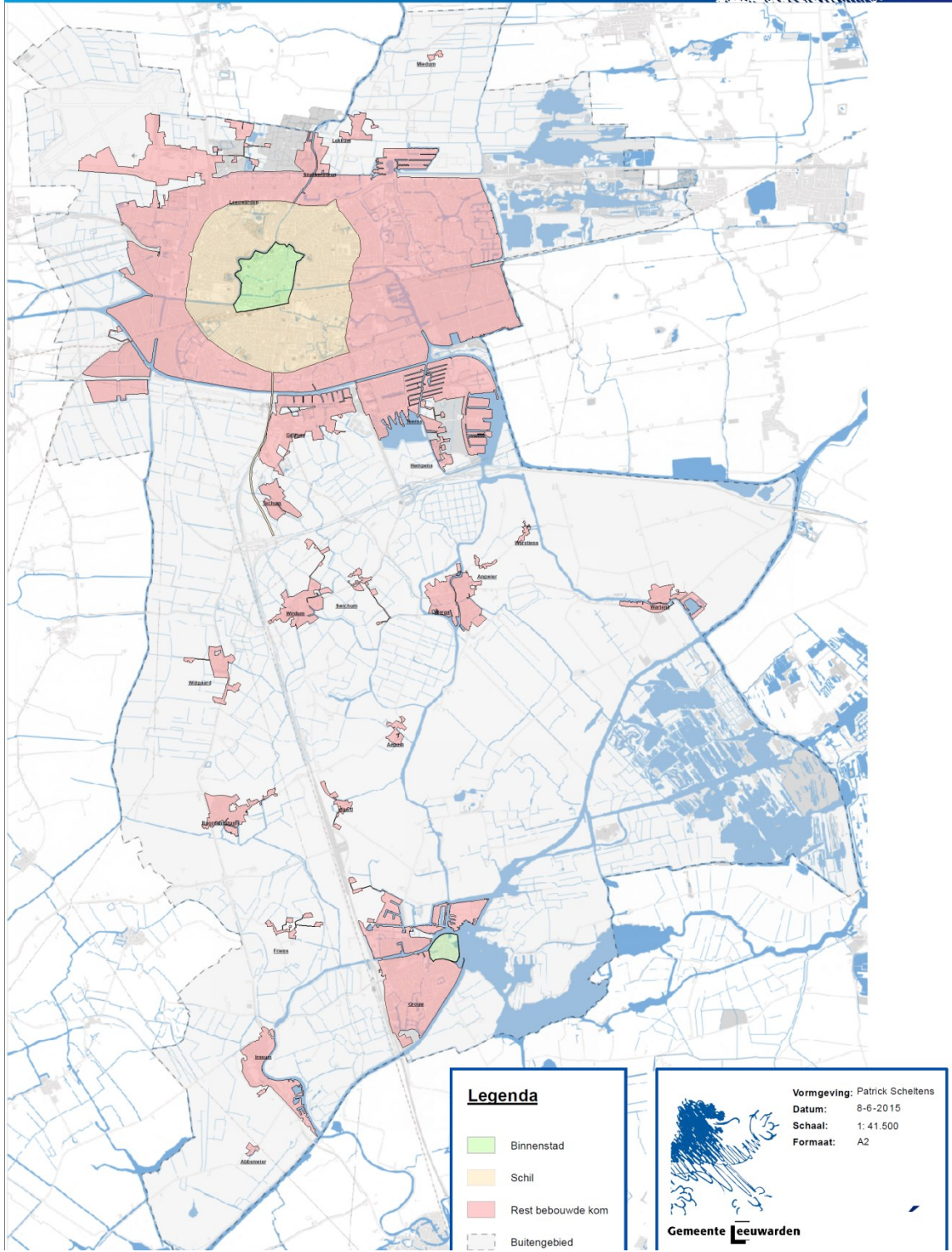
Klasse	Omgevingsadressendichtheid (adressen per km ²)
Zeer sterk stedelijk	> 2.500
Sterk stedelijk	1.500-2.500
Matig stedelijk	1.000-1.500
Weinig stedelijk	500-1.000
Niet stedelijk	<500

Voor Leeuwarden is de klasse **sterk stedelijk** van toepassing. Het aantal adressen per km² bedraagt tussen de 1.500 en 2.500 adressen.

Bij de berekening van de parkeernormen bij functiewijziging / verbouw wordt als uitgangspunt gehanteerd dat (eventuele) problemen uit het verleden niet op de nieuwe functie worden afgewikkeld. Het verschil in parkeerplaatsen tussen de huidige bestemming en de nieuwe ontwikkeling wordt op een theoretische manier berekend.

Het aantal te realiseren parkeerplaatsen = parkeernormen huidige situatie (het huidige gebruik), minus parkeernormen nieuwe situatie. Is dit een positief getal dan zijn er voldoende (of te veel) parkeerplaatsen. Is de uitkomst negatief dan zal dit aantal parkeerplaatsen extra gerealiseerd moeten worden om aan de parkeereis te voldoen.

Gebiedsindeling t.b.v. parkeernormen



Figuur 1: Gebiedsindeling t.b.v. parkeernormen

2.2. Wonen

In het ASVV zijn de parkeerkencijfers voor de functie Wonen gebaseerd op soort woning, koop of huurwoningen en worden voor de verschillende soorten woningen prijsklassen gehanteerd met als omschrijving “duur, midden en goedkoop”. Deze waarde is per gemeente verschillend en fluctueert voortdurend. De gemeente Leeuwarden hanteert daarom een indeling voor de functie Wonen gebaseerd op het gebruikersoppervlak. Voor het berekenen van de gebruikso-pervlakte is een officiële Nederlandse norm vastgesteld, beschreven in de NEN 2580. Daarnaast zijn in het parkeerbeleidsplan van 2004 verfijningcriteria opgesteld. Deze bleken onvoldoende toetsbaar en zullen daarom worden geschrapt.

Indien de aanvrager van een omgevingsvergunning aangeeft niet te kunnen voldoen aan de parkeernorm en gemotiveerd aan kan tonen dat sprake is van ‘autoloos wonen’ kan de op te leggen parkeernorm neerwaarts worden bijgesteld. Indien deze (ver)bouwontwikkeling plaatsvindt binnen een gebied waar parkeerregulering is ingesteld zal op basis van de uitgifteregels parkeervergunningen en –onthefingen aan deze bewoners een aanvraag voor een parkeerrecht in de openbare ruimte worden geweigerd.

In de bijlage staan de door de gemeente Leeuwarden te hanteren parkeernormen voor de functie Wonen vermeld.

2.3 Werken en Voorzieningen

De parkeerkencijfers voor de functies Werken en Voorzieningen, opgenomen in het ASVV 2012, zijn op enkele uitzondering na van toepassing voor (ver)bouwontwikkelingen. Dit betekent dat aanvragen voor een omgevingsvergunning voor de functies Werken of Voorzieningen hieraan getoetst worden. Aanvragers zijn in principe verplicht om de opgelegde parkeernorm op eigen terrein aan te leggen. Dit is conform het vastgestelde parkeerbeleidsplan in 2004.

In de bijlage staan de door de gemeente Leeuwarden te hanteren parkeernormen voor de functies Werken en Voorzieningen vermeld.

2.4 Aanwezigheidspercentages

Indien meerdere functies worden gecombineerd, dan wordt voor de berekening van de parkeernorm rekening gehouden met de in de bijlage vermelde aanwezigheidspercentages. Ook deze aanwezigheidspercentages zijn opgesteld door de CROW en terug te vinden in het ASVV.

2.5 Parkeren op eigen terrein (poet)

Voor het parkeren op eigen terrein voor de functie wonen, worden onderstaande normen gehanteerd. In de tabel staat hierbij de kwaliteit vermeld van de diverse parkeervoorzieningen.

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal “POET-plaatsen”	Parkeerplaatsen gerekend als “POET-plaats”	Kwaliteit
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	Oprit minimaal 5,00 meter diep en 2,50 meter breed
Lange oprit zonder garage of carport	2	1	Oprit minimaal 10,00 meter diep en 2,50 meter breed
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	Oprit minimaal 5,00 meter diep en 4,50 meter breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4	Garage minimaal 5,00 meter diep en 2,80 meter breed
Garagebox (niet bij woning)	1	0,5	Garage minimaal 5,00 meter diep en 2,80 meter breed
Garage met enkele oprit	2	1	Oprit minimaal 5,00 meter diep en 2,50 meter breed
Garage met lange oprit	3	1,3	Oprit minimaal 10,00 meter diep en 2,50 meter breed
Garage met dubbele oprit	3	1,8	Oprit minimaal 5,00 meter diep en 4,50 meter breed

Parkeernorm bij mogelijkheden van parkeren op eigen terrein

In het ASVV wordt voor de berekening van de parkeernorm rekening gehouden met een aandeel van bezoekers aan de ontwikkelen functie. De parkeerplaatsen voor bezoekers dienen voor het bepalen van de parkeernorm openbaar toegankelijk te zijn. Anders wordt de parkeernorm verhoogd met het aandeel van bezoekers.

2.6 Restcapaciteit Parkeergarages

Indien gemotiveerd wordt aangegeven dat het voor een aanvrager binnen een bouwplan in de binnenstad om financiële en/of ruimtelijke beperkingen niet mogelijk is om de parkeervraag op eigen terrein te realiseren, wordt het mogelijk om de parkeervraag elders op te lossen.

Dit is onder andere mogelijk in de verschillende gemeentelijke parkeergarages die nog een onbenutte parkeercapaciteit (restcapaciteit) hebben. Het gaat hierbij om de parkeergarages in de binnenstad. De nieuwe parkeergarage Oosterstraat (2015) heeft geen restcapaciteit (volledig in gebruik door provincie). De nieuwe parkeergarage Revius (2015) is gelegen buiten de binnenstad en wordt ingezet voor de werknemers in de omgeving van de Tesselschadestraat. In onderstaande tabel staan de huidige aantallen uitgegeven parkeervergunningen weergegeven en het maximum aan uit te geven parkeervergunningen op basis van de restcapaciteit. Er kunnen in totaal nog 240 parkeervergunningen worden uitgegeven (60 ma-vr en 180 voor ma-zo). Wanneer de provincie in 2015 gebruik gaat maken van de nieuwe parkeergarage Oosterstraat, stijgt het aantal nog uit te geven parkeervergunningen ma-vr met 200 naar 440. Deze ruimte komt vrij in de parkeergarages Hoeksterend (100) en Klanderij (100). De maandag tot en met vrijdag parkeervergunningen zijn vergunningen voor bedrijven en de maandag tot en met zondag voor bewoners.

De restcapaciteit is bepaald door gebruik te maken van de tellingen (bezetting) per parkeergarage in de laatste week van november 2012. Een drukke week. Daarna is per dag het drukste uur bepaald en is bezetting opgehoogd met 20%. Vervolgens is het allerdrukste uur van de week (vrijdag) gebruikt voor het bepalen van de restcapaciteit. Door het allerdrukste uur van de week te gebruiken in combinatie met een ophoging van 20% ontstaat er een dusdanige robuustheid dat op middellange termijn er op drukke momenten nog altijd voldoende plek zal zijn voor de bezoekers van de binnenstad. Om een vinger aan de pols te houden wordt dit ieder jaar gemonitord.

Garage	Totaal 2013	Ma-vr	Ma-zo	Totaal inclusief restcapaciteit	Ma-vr	Ma-zo
Hoeksterend	200	185	15	240	140	100
Klanderij	350	345	5	400	325	75
Oldehove	80	75	5	150	125	25
Zaailand	70	50	20	150	125	25
Totaal	700	655	45	940	715	225

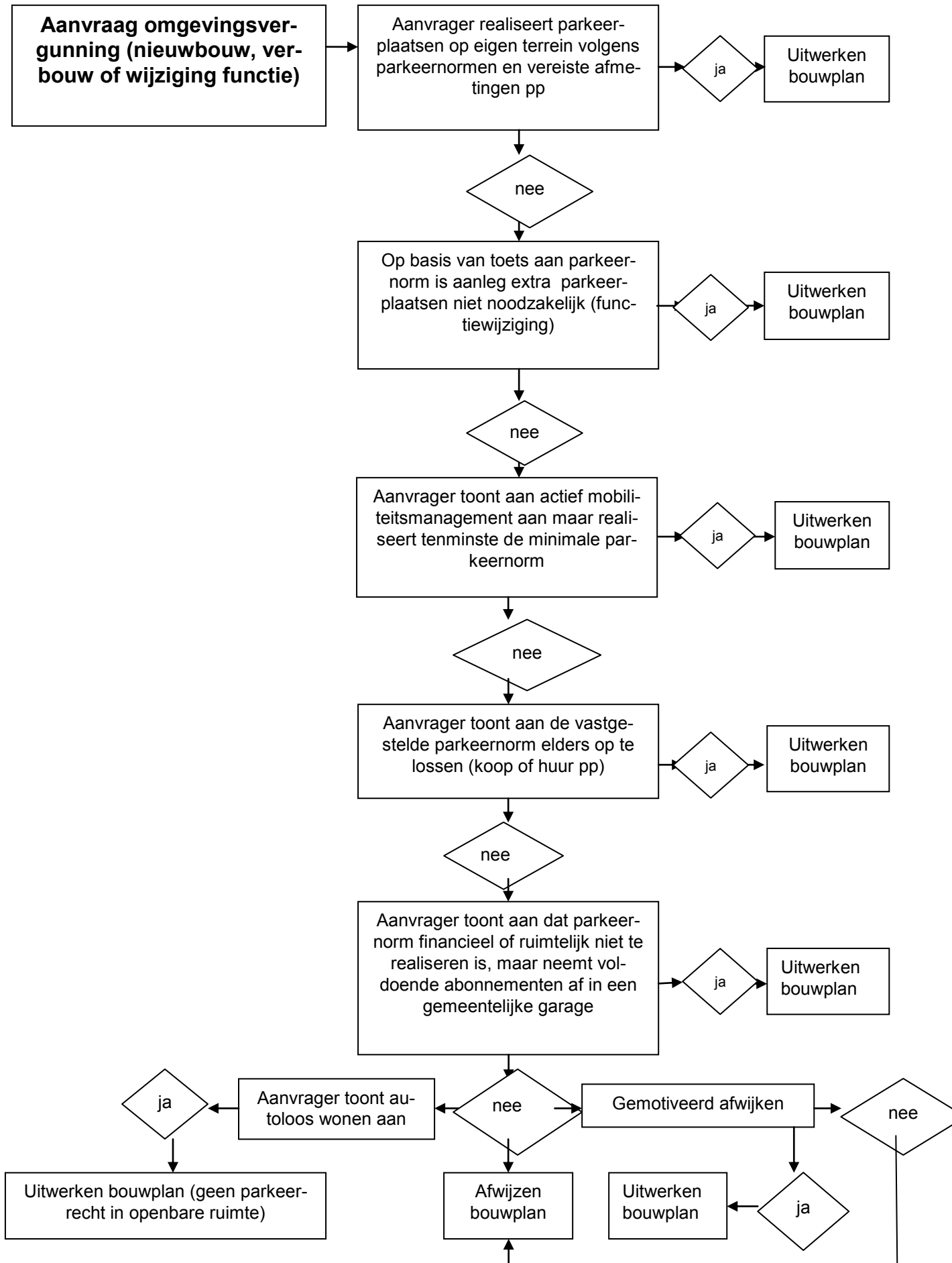
Tabel: Maximum aan uit te geven parkeervergunningen

3. Stappenplan toetsing parkeernormen

Op basis van de parkeernormensystematiek vermeld in hoofdstuk 2 wordt het volgende stappenplan gehanteerd voor het opleggen van parkeernormen bij aanvragen voor een omgevingsvergunning.

1. Elke initiatiefnemer van een bouwplan is zelf verantwoordelijk voor het oplossen van zijn eigen parkeerbehoefte. Het uitgangspunt is dat een bouwplan geen extra druk op de parkeersituatie in de bestaande openbare ruimte legt. In het bouwplan dient een oplossing voor de parkeernorm te zijn opgenomen. Bij een combinatie van functies wordt de parkeernorm bepaald aan de hand van de aanwezigheidspercentages.
De parkeerbehoefte moet op eigen terrein worden opgelost. Met eigen terrein wordt bedoeld het gehele grondgebied of plangebied van het bouwinitiatief. In sommige gevallen is 'eigen erf' en 'eigen terrein' hetzelfde. Meestal gaat het dan om een bouwinitiatief op een perceel. Maar bij bijvoorbeeld nieuwbouwwijken wordt het hele plangebied als het 'eigen terrein' beschouwd.
2. Bij een verbouw wordt het verschil in parkeerplaatsen tussen de huidige functie en de nieuwe functie op een theoretische manier berekend. Het aantal te realiseren parkeerplaatsen = parkeernormen huidige situatie, minus parkeernormen nieuwe situatie. Is dit een positief getal dan zijn er voldoende (of te veel) parkeerplaatsen. Is de uitkomst negatief dan zal dit aantal parkeerplaatsen extra gerealiseerd moeten worden om aan de parkeereis te voldoen.
3. Indien in de aanvraag voor een omgevingsvergunning gemotiveerd wordt aangegeven dat door middel van mobiliteitsmanagement (voor een deel) invulling wordt gegeven aan de vastgestelde parkeernorm, kan het aantal aan te leggen parkeerplaatsen op eigen terrein worden gereduceerd tot het minimale parkeerkencijfer genoemd in het CROW. Aanvrager dient hiervoor relevante documenten te overleggen.
4. Indien in de aanvraag voor een omgevingsvergunning gemotiveerd wordt aangegeven dat (een deel van) de vastgestelde parkeernorm (na toets punt 3) buiten het eigen terrein wordt ingevuld, kan het aanleggen van parkeerplaatsen tot dit zelfde aantal parkeerplaatsen op eigen terrein achterwege blijven. Aanvrager dient hiervoor relevante documenten te overleggen. Bijvoorbeeld een getekende koopovereenkomst of huur-overeenkomst(en) voor onbepaalde tijd.
5. Indien de mogelijkheden voor parkeren op eigen terrein financieel of ruimtelijk niet mogelijk is, kan het College van B&W besluiten om een bouwinitiatief goed te keuren zonder dat de parkeerbehoefte volledig wordt gerealiseerd. Aanvragers dienen in dat geval de parkeervraag in gemeentelijke parkeergarages op te lossen door het afnemen van voldoende parkeerabonnementen tegen het vastgestelde tarief.
6. Indien het om zwaarwegende redenen niet mogelijk is om de parkeernorm buiten het eigen terrein in te vullen, waaronder het voldoende afnemen van parkeerabonnementen in de gemeentelijke parkeergarages, kan het college van B&W besluiten om af te wijken van de parkeerverplichting (autoloos wonen). Indien dit niet het geval is dan wordt het bouwplan afgewezen.

Schematisch ziet het stappenplan voor de aanvraag van een omgevingsvergunning voor het onderdeel "parkeren" er dan als volgt uit.



Bijlage bij Nota parkeernormen gemeente Leeuwarden 2014

Parkeernormen voor wonen, werken en voorzieningen

1. Hoofdgroep Wonen

Woning (norm per woning)

Type woning	Centrum	Schil Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel van bezoekers
Woning met gebruiksoppervlakte >120 m ²	1,8	1,9	2,0	2,0	0,3 pp per woning
Woning met gebruiksoppervlakte >80 m <120 m ²	1,4	1,5	1,6	1,6	
Woning met Gebruiksoppervlakte > 60 <80 m ²	1,1	1,2	1,3	1,3	
Woning met gebruiksoppervlakte < 60 m ²	0,8	0,9	1,0	1,0	
Serviceflat/ Aanleunwoning	0,6	0,6	0,6	0,6	

Kamerverhuur (norm per kamer)

Type woning	Centrum	Schil Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel van bezoekers
Kamer	0,3	0,3	0,3	0,3	0,2 pp per kamer

2. Hoofdgroep Werken (norm per 100 m² BVO)

Functie	Centrum	Schil Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel van bezoekers
Kantoor (zonder balie-functie)	1,4	1,8	1,9	2,8	5%
Kantoor (met balie-functie)	1,8	2,1	2,5	3,8	20%
Bedrijf arbeidsintensief / bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	1,6	2,0	2,4	2,6	5%
Bedrijf arbeidsextensief / bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)	0,9	1,0	1,2	1,3	5%
Bedrijfsverzamelgebouw	1,3	1,6	1,8	2,2	5%

3. Hoofdgroep Winkelen en Boodschappen (norm per 100 m2 BVO)

Functie	Centrum	Schil Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel van bezoekers
Buurtsupermarkt (<600 m2 wvo)	2,9	3,7	4,4	Nvt	89%
Discountsupermarkt	4,3	5,9	7,5	Nvt	96%
Fullservice supermarkt (laag en middelmatig prijsniveau)	4,1	5,6	6,4	Nvt	93%
Fullservice supermarkt (middelhoog en hoog prijsniveau)	4,5	5,0	5,9	Nvt	93%
Grote supermarkt (>2.500 wvo)	6,9	7,8	8,7	Nvt	84%
Groothandel in levensmiddelen	Nvt	7,4	7,4	Nvt	80%
Binnenstad of hoofdwinkel (stads)centrum	4,3	Nvt	Nvt	Nvt	92%
Buurt- en dorpscentrum	Nvt	4,1	4,7	Nvt	72%
Wijkcentrum (klein)	Nvt	4,7	5,5	Nvt	76%
Wijkcentrum (gemiddeld)	Nvt	5,3	6,1	Nvt	79%
Wijkcentrum (groot)	Nvt	5,8	6,7	Nvt	81%
Stadsdeelcentrum	Nvt	6,2	7,3	Nvt	85%
Kringloopwinkel	Nvt	1,4	1,9	2,5	89%
Bruin- en witgoedzaken	4,4	6,3	8,1	10,0	92%
Woonwarenhuis/woonwinkel	1,4	1,8	1,9	2,2	91%
Gespecialiseerde grootschalige woonwinkels (keukens, zonwering, verlichting, bedden, tapijt)*	1,4	1,8	1,9	2,2	91%
Woonwarenhuis (zeer groot)	Nvt	Nvt	5,5	5,9	95%
Meubelboulevard/woonboulevard	Nvt	2,1	2,5	Nvt	93%
Winkelboulevard	Nvt	3,7	4,2	Nvt	94%
Outletcentrum	Nvt	9,8	10,6	11,4	94%
Bouwmarkt	Nvt	2,0	2,5	2,7	87%
Tuincentrum	Nvt	2,5	2,8	3,1	89%
Groencentrum	Nvt	2,5	2,8	3,1	89%

(norm per m1 kraam)

Functie	Centrum	Schil Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel van bezoekers
Weekmarkt (bij wijk-, buurt- en dorpscentrum)	0,24	0,24	0,24	Nvt	85%

4a. Hoofdgroep Sport, Cultuur en Ontspanning (norm per 100m2 BV0)

Functie	Centrum	Schil Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel van bezoekers
Bibliotheek	0,7	1,0	1,3	1,6	97%
Museum	0,5	0,7	1,0	Nvt	95%
Bioscoop	4,2	8,9	12,0	14,7	94%
Filmtheater/filmhuis	3,6	6,2	8,7	10,9	97%
Theater/schouwburg	8,8	9,4	11,3	13,5	87%
Musicaltheater	3,4	3,9	4,4	5,6	86%
Casino	6,2	6,6	7,0	8,5	86%
Bowlingcentrum	2,1	2,7	3,3	3,3	89%
Biljart-/snookercentrum	1,1	1,3	1,6	2,0	87%
Dansstudio	2,0	4,3	5,9	7,9	93%
Fitnessstudio/sportschool	1,9	3,9	5,2	7,0	87%
Fitnesscentrum	2,2	4,9	6,7	7,9	90%
Wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)	Nvt	Nvt	9,8	10,8	99%
Sauna, hammam	3,0	5,1	7,1	7,8	99%
Sporthal	1,7	2,3	2,9	3,7	96%
Sportzaal	1,3	2,1	2,9	3,8	94%
Tennishal	0,4	0,5	0,6	0,6	87%
Squashhal	1,7	2,5	2,8	3,3	84%
Kunstijsbaan (<400 meter)	1,4	1,6	1,9	2,3	98%
Kunstijsbaan (400 meter)	Nvt	2,3	2,6	3,0	98%
Indoorspeeltuin (kinder speelhal) gemiddeld en kleiner	5,4	6,2	6,9	7,6	97%
Indoorspeeltuin (kinder speelhal) groot	6,0	6,8	7,8	8,6	98%
Indoorspeeltuin (kinder speelhal) zeer groot	5,2	6,1	7,0	7,9	98%

4b. Hoofdgroep Sport, Cultuur en Ontspanning (diverse normen)

Functie	Centrum	Schil Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel van bezoekers
Zwembad overdekt* per 100 m2 bassin	Nvt	11,7	12,5	14,3	97%
Zwembad openlucht* per 100 m2 bassin	Nvt	11,1	13,9	16,8	99%
Sportveld (per ha netto terrein)	27,0	27,0	27,0	27,0	95%
Stadion (per zitplaats)	0,2	0,2	0,2	Nvt	99%
Jachthaven (per ligplaats)	0,7	0,7	0,7	0,7	
Golfoefencentrum (per centrum)	Nvt	Nvt	52,7	58,2	93%
Golfbaan (18 holes, 60 Ha)	Nvt	Nvt	105,6	128,3	98%
Manege (paardenhouderij) (per box)	Nvt	Nvt	Nvt	0,5	90%
Dierenpark (per ha, netto terrein)	12,0	12,0	12,0	12,0	99%
Attractie- en pretpark (per ha, netto terrein)	12,0	12,0	12,0	12,0	99%
Volkstuin (per 10 tuinen)	Nvt	1,4	1,5	1,6	100%

*Combinatie overdekt en openlucht berekenen via verhouding bassin overdekt en openlucht aan de hand van de norm overdekt per 100m2 bassin en norm openlucht per 100m2 bassin

5. Hoofdgroep Horeca en (Verblijfs)recreatie (diverse normen)

Functie	Centrum	Schil Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel van bezoekers
Camping (kampeerterrein) per standplaats	Nvt	Nvt	Nvt	1,3	90%
Bungalowpark (huisjescomplex) per bungalow	Nvt	Nvt	1,7	2,2	91%
1* Hotel per 10 kamers	0,5	0,9	2,4	4,6	77%
2* Hotel per 10 kamers	1,6	2,4	4,1	6,5	80%
3* Hotel per 10 kamers	2,5	3,6	5,2	7,3	77%
4* Hotel per 10 kamers	3,7	5,4	7,3	9,5	73%
5* Hotel per 10 kamers	5,8	8,4	10,9	13,4	65%
Café/bar/cafetaria per 100 m2 bvo	6,0	6,0	7,0	Nvt	90%
Restaurant per 100 m2 bvo*	10,0	10,0	14,0	Nvt	80%
Discotheek per 100m2 bvo	8,1	14,3	20,4	22,8	99%
Evenementenhal/beursgebouw/ congresgebouw per 100m2 bvo	5,0	7,0	10,0	Nvt	99%

*inbegrepen Mc Donalds of vergelijkbaar

6. Hoofdgroep Gezondheidszorg en (Sociale) voorzieningen (diverse normen)

Functie	Centrum	Schil Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel van bezoekers
Huisartsenpraktijk (-centrum) per behandelkamer	2,3	2,7	3,2	3,5	57%
Apotheek per apotheek	2,5	3,0	3,4	Nvt	45%
Fysiotherapiepraktijk (-centrum) per behandelkamer	1,5	1,7	2,0	2,2	57%
Consultatiebureau per behandelkamer	1,5	1,8	2,1	2,4	50%
Consultatiebureau voor ouderen per behandelkamer	1,4	1,7	2,0	2,3	38%
Tandartsenpraktijk (-centrum) per behandelkamer	1,8	2,2	2,6	2,9	47%
Gezondheidscentrum * per behandelkamer	1,8	2,1	2,4	2,7	55%
Ziekenhuis per 100m2 BVO	1,5	1,7	1,8	2,1	29%
Crematorium per (deels) gelijktijdige plechtigheid	Nvt	Nvt	35,1	35,1	99%
Begraafplaats per (deels) gelijktijdige plechtigheid	Nvt	Nvt	36,6	36,6	97%
Penitentiaire inrichting per 10 cellen	1,9	2,4	3,5	3,9	37%
Religiegebouw per zitplaats	0,2	0,2	0,2	Nvt	
Verpleeg- en verzorgingshuis per wooneenheid	0,7	0,7	0,7	Nvt	60%

7. Hoofdgroep onderwijs (diverse normen)

Functie	Centrum	Schil Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel van bezoekers
Kinderdagverblijf (crèche)* per 100 m2 BVO	1,0	1,2	1,3	1,6	0%
Basisonderwijs* per leslokaal	1,0	1,0	1,0	1,0	0%
Middelbare school** per 100 leerlingen	4,3	5,0	5,3	5,9	11%
ROC** per 100 leerlingen	5,2	5,8	6,2	6,9	7%
Hogeschool *** per 100 studenten	10,3	10,9	11,5	12,9	72%
Universiteit *** per 100 studenten	13,7	15,5	16,7	18,8	48%
Avondonderwijs ***	5,0	6,0	7,0	11,5	95%

per 10 studenten

* exclusief kiss&ride

** bezoekers zijn leerlingen

*** bezoekers zijn studenten

Aanwezigheidspercentages

In gebieden waar meerdere functies aanwezig zijn, is vaak een gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen mogelijk. Dit betekent dan dat niet de som van de vraag naar parkeerplaatsen van de afzonderlijke functies hoeft te worden aangelegd, maar slechts een deel hiervan.

Aanwezigheidspercentages geven per periode indicatief de omvang aan van het benodigd aantal parkeerplaatsen bij gecombineerd gebruik (minimaal twee functies). Voor het bepalen van de parkeervraag binnen een ontwikkelgebied worden onderstaande aanwezigheidspercentages gehanteerd.

Functie	Werk-dag och-tend	Werk-dag-middag	Werk-dag-avond	Koop-avond	Werk-dag-nacht	Zater-dag-middag	Zater-dag-avond	Zon-dag-mid-dag
Woningen be-woners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Woningen be-zoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
Kanto-ren/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%
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
Bios-coop/theater/podium etc.	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
Sociaal me-disch: arts/maatschap/therapeut/consultatiebu-reau	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
Verpleeghuis/verzorgingste-huis/ aanleun-woning/ verzorgingsflat	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
Ziekenhuis pa-tiënten inclusief bezoek-ers	60%	100%	60%	60%	5%	60%	60%	60%
Ziekenhuis me-dewerkers	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%

Aanwezigheidspercentages