

Nota Parkeernormen 2016

Afdeling Realisatie en Beheer – Verkeer en vervoer

Vastgesteld in de raad van 16 december 2015

1. Aanleiding

Door het parkeren nadrukkelijk te toetsen en de juiste parkeernorm zo vroeg mogelijk in het planproces te bepalen wordt parkeeroverlast voorkomen en wordt de verkeersveiligheid verbeterd. Indien een ontwikkelaar namelijk te weinig parkeerplaatsen realiseert op eigen terrein, gaan er ook mensen in de omgeving parkeren met mogelijk parkeeroverlast en verkeersonveilige situaties tot gevolg.

Eind 2012 heeft het CROW nieuwe parkeerkcijfers gepubliceerd. De 'oude' cijfers dateren van 2004 en hebben als basis gediend voor onze parkeernormen uit de parkeernota 2005-2010. De nieuwe landelijke richtlijnen zijn voor de gemeente Amstelveen aanleiding de nu geldende normen te actualiseren. Hoewel de opzet van de nieuwe CROW parkeerkcijfers vergelijkbaar is met die van de oude, is er wel het een en ander veranderd. Hieronder een beknopt overzicht:

- Aan de bestaande indeling in gebieden is een categorie toegevoegd: het buitengebied.
- Er worden meer woningsoorten en functies onderscheiden.
- De kencijfers zelf zijn geactualiseerd in hun waarde waarbij soms ook de eenheden zijn aangepast.

Daarnaast heeft 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 aanvraag en om er uiteindelijk voor te zorgen dat er voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn zodat parkeerproblemen vanaf het begin van het planproces worden voorkomen.

Op basis van de vastgestelde parkeernormen en de bijbehorende toepassingsregels dient er voor aanvragers duidelijkheid te zijn omtrent het vereiste aantal te realiseren parkeerplaatsen.

In hoofdstuk 2 worden de uitgangspunten geformuleerd die gehanteerd worden bij het bepalen van de parkeernorm. Hoofdstuk 3 geeft een toelichting over het gebruik van de parkeernorm en hoofdstuk 4 geeft het juridisch kader weer.

2. Uitgangspunten

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

1. Elke initiatiefnemer van (bouw)plannen dient zorg te dragen voor het realiseren van voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein.
2. Een bouwininitiatief of wijziging van functie van een locatie mag geen parkeerproblemen en verkeersveiligheidsproblemen in de openbare ruimte veroorzaken of vergroten.

3. De Nota parkeernormen is van toepassing op ruimtelijke plannen voor nieuwbouw, verbouw, uitbreiding of wijziging van functie(s) voor zover zij van invloed zijn op het parkeren.
4. Een initiatiefnemer kan een gemotiveerd voorstel indienen om af te wijken van de vastgestelde parkeernorm, onderbouwd door een goed mobiliteits- en bereikbaarheidsplan en een goed verhaal waarom met minder parkeerplaatsen kan worden volstaan en hoe overlast voorkomen wordt. Burgemeester en wethouders kunnen op basis hiervan gemotiveerd afwijken van de parkeernorm.
5. De parkeernormen in deze nota gelden voor nieuwe aanvragen vanaf 1 januari 2016 2015. De oude parkeernormen uit de parkeernormennota 2005-2010 komen vanaf die datum te vervallen, tenzij hiernaar nog in oude bestemmingsplannen wordt verwezen.
6. Indien in het voortraject normen zijn vastgesteld in het programma van eisen wordt aan deze normen vastgehouden.
7. De parkeernormen in deze nota zijn richtinggevend voor het opnemen van specifieke normen in bestemmingsplannen.

3. Toepassing parkeernorm

3.1 Parkeernormen

Er bestaat geen landelijk voorgeschreven wettelijke normering voor parkeerplaatsen. Wel zijn er richtlijnen voor het toepassen van parkeernormen opgesteld door het Kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte (CROW). Amstelveen baseert zijn parkeernormen op deze landelijke richtlijn (CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' van oktober 2012), net als veel andere gemeenten. De normen zijn gebaseerd op veel praktijkonderzoek en zijn de meest actuele en onderbouwde normen die voorhanden zijn. Toch kiest Amstelveen ervoor de normen niet één op één over te nemen, maar de hoeveelheid categorieën en functies te beperken om het normenkader overzichtelijk te houden en voor een aantal functies praktijkdiscussies te verminderen. De Amstelveense parkeernormen zijn opgenomen in bijlage 1. Daar waar parkeernormen in bestemmingsplannen zijn opgenomen, prevaleren deze boven de normen uit deze Nota Parkeernormen. De normen uit deze Nota Parkeernormen zijn richtinggevend voor het opnemen van specifieke normen in bestemmingsplannen.

3.2 Gebiedsindeling Amstelveen

Het CROW gaat in haar richtlijnen uit van gebiedsindelingen. Allereerst wordt gekeken naar de stedelijkheidsgraad en vervolgens kan er binnen een gemeente ook nog onderscheid worden gemaakt naar verschillende stedelijkheidsgraden.

3.2.1 Stedelijkheidsgraad

Het CBS heeft een typologie van stedelijkheidsgraad per gemeente geïntroduceerd. Onder stedelijkheidsgraad wordt het aantal adressen per km² verstaan. Er zijn vijf verschillende stedelijkheidsgraden onderscheiden. De stedelijkheidsgraad is van invloed op de aantrekkelijkheid van het gebruik van andere vervoerwijzen dan de auto en daarmee op de parkeervraag. In een (zeer sterk) stedelijke gemeente is bijvoorbeeld het openbaar vervoer beter geregeld dan in een niet stedelijke gemeente en is het eenvoudiger de fiets te gebruiken voor allerlei activiteiten. Hieruit volgt dat de behoefte

aan een auto en dus aan parkeerplaatsen in een niet stedelijke gemeente hoger is dan in stedelijke gemeenten.

Per 1 januari 2009 kende de Gemeente Amstelveen een adressendichtheid van 2.031 adressen per km². Deze adressendichtheid wordt gekwalificeerd als 'sterk stedelijk'. Dit is niet gewijzigd ten opzichte van de parkeernota 2005-2010.

3.2.2 Gebiedsindeling

Voor de parkeerkencijfers maakt het CROW naast een onderscheid in stedelijkheidsgraad ook een onderscheid in vier verschillende zones: centrum, schil centrum, rest bebouwde kom en buitengebied.

Omdat Amstelveen niet zo typisch is ingedeeld in bovenstaande zones wordt voor Amstelveen geen onderscheid gemaakt naar verschillende zones.

3.3 Toepassen parkeernorm

In deze paragraaf wordt aangegeven welke stappen moeten worden doorlopen voor het beoordelen en bepalen van de parkeernorm.

- Voor het bepalen van de parkeereis dient het aantal benodigde parkeerplaatsen vastgesteld te worden. Uitgangspunt hierbij is dat de parkeereis op eigen terrein wordt opgelost, waarbij ook rekening wordt gehouden met het dubbelgebruik van de betreffende parkeerplaatsen. Dit gebeurt op basis van de aanwezigheidspercentages (zie bijlage 3). Voor het oplossen van de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein kan ook gedacht worden aan het realiseren van een parkeerkelder of een parkeerdek. Bij parkeerplaatsen op eigen terrein gelden specifieke rekenregels over hoe eigen opritten en garages meetellen in de berekening van het aantal parkeerplaatsen. Deze staan in bijlage 2.
- Indien realisatie van de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein niet mogelijk blijkt, dient de initiatiefnemer met een voorstel te komen hoe de parkeerbehoefte opgelost kan worden in de openbare ruimte. Het voorstel moet voldoen aan de maatvoerings- en bereikbaarheidseisen uit bijlage 5 en mag niet op stedenbouwkundige of verkeerskundige bezwaren stuiten. De gemeente beoordeelt dit laatste. De aanleg van een parkeerplaats gebeurt door de gemeente zelf. De kosten voor de aanleg zijn voor de aanvrager.
- Wanneer aannemelijk wordt gemaakt dat dit redelijkerwijs ook niet mogelijk is, dan wordt zonder besluit van B&W vrijstelling verleend van de parkeereis bij kleine uitbreidingen en/of aanpassingen van bestaande functies die tot een extra parkeereis van maximaal 2 parkeerplaatsen leiden.
- Bij afwijken van de parkeereis met meer dan 2 parkeerplaatsen geschiedt dit altijd bij expliciet besluit van burgemeester en wethouders, door middel van een motivatie en onderbouwing. Afwijken van de parkeereis kan bestuurlijk wenselijk zijn om niet-verkeerskundige redenen. Belanghebbenden kunnen bezwaar maken tegen een omgevingsvergunning op grond van parkeren.

Doorgaans is een specifieke berekening nodig. Hieronder volgt een nadere toelichting:

- Bij verandering van functie wordt de daadwerkelijke parkeereis bepaald door de parkeerbehoefte van te slopen of te herbestemmen functies in mindering te brengen op de parkeerbehoefte van de nieuwe functies.
- Voor de verschillende functies bestaan verschillende parkeernormen. Indien

een bouwplan voorziet in de combinatie van meerdere functies zal aan de hand van de aantallen m² bvo per functie (of op basis van de andere grootheden) moeten worden berekend op welke wijze in de totale parkeerbehoefte kan worden voorzien. Bij ondergeschikte functie geldt voor de berekening de hoofdfunctie. Bij één voorziening kan sprake zijn van meerdere hoofdfuncties. Dit vraagt om maatwerk.

- Er vindt bij het ontwikkelen van meerdere verschillende functies een toets plaats voor dubbelgebruik op een maatgevend moment op basis van de aanwezigheidspercentages.
- Alle parkeerplaatsen dienen onafhankelijk van elkaar te bereiken te zijn.
- Bestaande parkeerplaatsen die als gevolg van het bouwplan verdwijnen, moeten worden gecompenseerd en worden dus opgeteld bij de parkeereis.
- Bij de berekening van het aantal parkeerplaatsen wordt aan het eind van de berekening het aantal parkeerplaatsen afgerond op hele aantallen.

3.4 Halen en brengen van kinderen bij kinderopvang en basisschool

Met name bij basisscholen en kinderdagverblijven kan in de straat een onwenselijke verkeerssituatie ontstaan bij het halen en brengen van kinderen, als het ontwerp van de buitenruimte hier onvoldoende rekening mee houdt. Daarom geldt naast de normale parkeereis (voor personeel) de eis tot het voorzien in een maatregel voor het halen en brengen van kinderen. Op deze locatie kunnen ouders dan buiten de rijbaan hun auto neerzetten om hun kind op te halen of weg te brengen, zonder hinder voor het overige verkeer te veroorzaken. Het creëren van goede voorzieningen voor halen en brengen is van essentieel belang voor de verkeersveiligheid bij scholen. Deze voorziening dient op eigen terrein gesitueerd te worden. Indien dit niet mogelijk blijkt, verdient een oplossing waarbij rekening gehouden wordt met dubbelgebruik de voorkeur.

3.5 Fietsparkeren

Het spreekt vanzelf dat bij het realiseren van woningen en bedrijven/instellingen ook ruimte wordt gerealiseerd voor het stallen van fietsen. Voor overige functies gebeurt dat echter in de praktijk lang niet altijd. Voor bezoekers van appartementengebouwen, winkels, sportvoorzieningen, medische instellingen, kantoren met baliefunctie, en dergelijke, is het belangrijk om goede voorzieningen voor het stallen van fietsen aan te bieden.

Het aantal plekken moet voldoen aan de vraag op een druk moment. In bijlage 5 zijn fietsparkeernormen voor het aantal bezoekersplekken bij verschillende bestemmingen opgenomen. Deze zijn eveneens gebaseerd op CROW-publicatie 317.

4. Juridisch kader

Om een goede parkeersituatie te realiseren, is het noodzakelijk om bij elk initiatief te kunnen toetsen op basis van parkeren. Paragraaf 4.1 gaat nader in op de juridische grondslag van deze toets.

4.1 Juridische grondslag parkeertoets

Artikel 8 van de Woningwet is voor de gemeenteraad de juridische grondslag voor het vaststellen van de Bouwverordening. In artikel 9 van de Woningwet is bepaald dat wanneer in de Bouwverordening bepalingen zijn opgenomen die ook in het

bestemmingsplan staan, het bestemmingsplan voorrang geniet. Dit geldt ook voor de in het bestemmingsplan opgenomen parkeernormen. In de Amstelveense bouwverordening gaat artikel 2.5.30 over parkeernormen.

Sinds een wetwijziging die per 29 november 2014 in werking trad (kortgezegd de Reparatiewet; BZK 2014 Stb. 2014, 458) mogen stedenbouwkundige voorschriften, waaronder regels over de benodigde parkeerruimte, niet meer in de bouwverordening worden neergelegd. Voor bestaande bestemmingsplannen is artikel 2.5.30 van de bouwverordening nog tot 1 juli 2018 van toepassing. Voor bestemmingsplannen die na 29 november 2014 worden vastgesteld vervalt artikel 2.5.30 bouwverordening direct en moet de parkeerregeling in het bestemmingsplan worden opgenomen. In Amstelveen is ervoor gekozen om dit te regelen door de parkeernormen en toepassingsregels uit deze Nota Parkeernormen als bijlage bij de bestemmingsregels te voegen.

De bestemmingsplannen moeten op 1 juli 2018 aangepast zijn in die zin dat de parkeernormen integraal onderdeel uitmaken van het ruimtelijke toetsingskader. Vanuit efficiency is gekozen om niet alle bestemmingsplannen opnieuw vast te stellen, maar één parapluplan te maken voor het hele grondgebied van Amstelveen. Het parapluplan geldt als toetsingskader voor de parkeernormen. Medio 2018 zal naar verwachting de Omgevingswet in werking treden, de parkeernormen worden dan een onderdeel van het omgevingsplan, dat de opvolger is van het bestemmingsplan.

4.2 Hardheidsclausule

Na vaststelling van de Nota parkeernormen zijn de hierin beschreven parkeernormen en werkwijze van toepassing op alle toekomstige plannen en projecten. Uitzondering hierop vormen de locaties of gebieden waarvoor in het bestemmingsplan al parkeernormen opgenomen zijn. De nieuwe parkeernormen worden dan van kracht vanaf het moment dat het paraplubestemmingsplan in werking treedt.

Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van de Nota parkeernormen indien strikte toepassing van de nota leidt tot een bijzondere hardheid die niet door dringende redenen/noodzaak wordt gerechtvaardigd. De dringende redenen om van deze hardheidsclausule gebruik te maken moeten gemotiveerd worden aangetoond door de aanvrager. De gemeente beoordeelt de redelijkheid van deze motivering.

Bijlage 1. Parkeernormen

Wonen

Type	Eenheid	Parkeernorm
Woning groot >140m ²	Per woning	2,0
Woning middel 100m ² -140m ²	Per woning	1,7
Woning klein < 100m ²	Per woning	1,4
Kamerverhuur, zelfstandig	Per kamer	0,7
Kamerverhuur, studenten	Per kamer	0,3
Aanleunwoning & serviceflat	Per woning	1,1

Werken

Type	Eenheid	Parkeernorm
Kantoorfunctie	Per 100m ² bvo	2,0
Bedrijfsfunctie (arbeidsintensief)	Per 100m ² bvo	2,0
Bedrijfsfunctie (arbeidsextensief)	Per 100m ² bvo	1,0

Winkelen

Type	Eenheid	Parkeernorm
Supermarkt/groothandel	Per 100m ² bvo	6,0
Overige detailhandel	Per 100m ² bvo	3,0

Sport, cultuur en ontspanning

Type	Eenheid	Parkeernorm
Bibliotheek/Museum	Per 100m ² bvo	1,0
Bioscoop/Theater	Per 100m ² bvo	10
Casino	Per 100m ² bvo	6,5
Bowlingcentrum	Per bowlingbaan	2,8
Biljart-/snookercentrum	Per tafel	1,4
Dans/fitnessstudio/Sportschool	Per 100m ² bvo	5,5
Wellnesscentrum/ Sauna	Per 100m ² bvo	8,0
Sporthal/sportzaal/squashhal	Per 100m ² bvo	2,7
Tennishal	Per 100m ² bvo	0,5
Zwembad	Per 100m ² bassin	13
Sportveld	Per hectare netto terrein	20
Stadion	Per zitplaats	0,1
Golfbaan (18 holes)	Per 18 holes, 60ha	100
Indoorspeeltuin	Per 100m ² bvo	5,0
Volkstuin	Per 10 tuinen	1,4

Horeca en recreatie

Type	Eenheid	Parkeernorm
Camping/bungalowpark	Per standplaats	1,4
Hotel	Per kamer	0,7
Café/ bar/cafetaria/restaurant	Per 100m ² bvo	6,0

Gezondheidszorg en sociale voorzieningen

Type	Eenheid	Parkeernorm
Apotheek	Per apotheek	3,2
Gezondheidscentrum*	Per behandelkamer *	2,0
Ziekenhuis	Per 100m ² bvo	1,7
Crematorium/begraafplaats	Per (deels) gelijktijdige plechtigheid	30
Religiegebouw	Per zitplaats	0,2
Verpleeg- en verzorgingstehuis	Per kamer	0,6

- *Gezondheidscentrum: huisartsenpraktijk, fysiotherapiepraktijk, consultatiebureau, tandartspraktijk*

Onderwijs

Type	Eenheid	Parkeernorm
Kinderdagverblijf	Per 100m ² bvo	1,2
Basisonderwijs	Per leslokaal	0,8
Middelbaar onderwijs	Per 100 leerlingen	4,5
Hoger onderwijs	Per 100 studenten	12
Avondonderwijs	Per 10 studenten	6,0

Bijlage 2. Parkeren op eigen erf

parkeervoorziening	theoretisch aantal	berekenings-aantal	opmerking
enkele oprit zonder garage	1	0,8	oprit min. 5,0 m. diep
lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	
dubbele oprit zonder garage	2	1,7	oprit min. 5,0 m. breed en diep
garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4	
garagebox (niet bij woning)	1	0,5	
garage met enkele oprit	2	1,0	oprit min. 5,0 m. diep
garage met lange oprit	3	1,3	
garage met dubbele oprit	3	1,8	oprit min. 5,0 m. breed en diep

Bijlage 3. Aanwezigheidspercentages

	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
woningen bewoners	50%	50%	90%	100%	60%	80%	70%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	60%	100%	70%
kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	0%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	0%	0%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	0%	100%	0%	0% *
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	100%	0%	0% *
supermarkt	30%	60%	40%	0%	100%	40%	75%
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	100%	100%	75%
sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	100%	25%	100%
bioscoop/theater/podium/enzovoort	5%	25%	90%	0%	40%	100%	40%
sociaal medisch: arts/maatschap/ therapeut/consultatiebureau	100%	75%	10%	0%	10%	10%	10%
verpleeg-/verzorgingstehuis/ aanleunwoning/verzorgingsflat	50%	50%	100%	25%	100%	100%	100%
ziekenhuis patiënten inclusief bezoekers	60%	100%	60%	5%	60%	60%	60%
ziekenhuis medewerkers	75%	100%	40%	25%	40%	40%	40%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%
avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%

Elke functie of voorziening heeft een karakteristiek mobiliteitspatroon. Praktijkervaring heeft bovenstaande aanwezigheidspercentages opgeleverd. Deze dienen voor het berekenen van dubbelgebruik van parkeerruimte. Hoe wordt dit berekend?

Bijvoorbeeld bij combinatie van kantoren en appartementen (woningen):

- afzonderlijke parkeereis per functie bepalen;
- bij vervallen functies aantal op te heffen parkeerplekken bepalen en deze van de parkeereis af trekken.
- per dagdeel met behulp van aanwezigheidspercentages berekenen welk deel van deze parkeereis daadwerkelijk wordt danwel werd gebruikt;
- per dagdeel het benodigd aantal parkeerplaatsen optellen;
- het hoogste aantal is maatgevend en levert de totale parkeereis op.

* Voor winkelcentra of winkels die op zondagmiddag open zijn, geldt een aanwezigheidspercentage van 75% op de zondagmiddag.

Bijlage 4. Parkeren: maatvoering

Voor straatparkeren gelden de normen uit de ASVV 2012 (of indien beschikbaar een recentere uitgave). Voor parkeren in garages gelden de normen uit de NEN 2443 en de Ontwerpwijzer Gebouwde Parkeervoorzieningen van het CROW. Amstelveen en Aalsmeer hanteren minimumbreedtematen.

Standaardmaten:

- 90°: haaks parkeren: 2,50 bij 5,00 meter, parkeerwegbreedte van ongeveer 6,0 meter
- 0°: langsparkeren:
 - 2,00 meter bij 6,00 meter (voor vakken aan het uiteinde van een strook)
 - 2,00 meter bij 5,50 meter (voor tussenvakken)

Hoe drukker de weg waarlangs geparkeerd wordt, des te wenselijker is het om de parkeervakken dieper en breder aan te leggen.

Schuin parkeren alleen na overleg met de gemeente, 2,50 meter breed.

Langsparkeerplaatsen met een wand of kolom aan de bestuurderszijde zijn minimaal 2,50 meter breed.

Bij parkeerstroken langs groenstroken moet een uitstapstrook van twee tegels breed worden aangebracht.

Aan de maatvoeringseisen uit de NEN 2443 en de minimum breedtematen wordt streng getoetst. Geadviseerd wordt om in een bouwontwerp eerst de garage te ontwerpen en te laten toetsen aan de NEN 2443 en om hierbij rekening te houden met de aanwezigheid van kolommen. De kolomstructuur is immers vaak ook bepalend voor de rest van het ontwerp.

De breedtetoeslag is bedoeld om schade te voorkomen. In garages geldt een toeslag van 0,15 meter bij een wand aan één zijde en van 0,35 meter bij een wand aan twee zijden. Bij kolommen geldt de toeslag alleen als deze gesitueerd zijn op minder dan 0,50 meter of meer dan 1,50 meter afstand van de parkeerweg.

Het streven moet zijn om de parkeergarage kolomvrij te ontwerpen. Indien dit niet mogelijk is of op zwaarwegende bezwaren stuit, dan moet het uitgangspunt zijn om zo min mogelijk kolommen te maken, de kolommen zo dun mogelijk te maken en bovendien rond in plaats van rechthoekig van vorm. Bovendien moeten kolommen dan zo veel mogelijk aan het einde van de vakken worden gesitueerd. Om schade aan voertuigen te beperken kunnen op de kolommen ter hoogte van de voor- en achterkant van auto's stootrubbers of dergelijke bevestigd worden.

Bijlage 5. Fietsparkeernormen

Kantoren

Voorziening	Eenheid	Parkeernorm
Kantoor (personeel)	100m ²	1.2
Kantoor met balie (bezoekers)	balie	5.0

Scholen

Voorziening	Eenheid	Parkeernorm	
Basisschool (leerlingen)	10 leerlingen	< 250 leerlingen	4.3
		250-500	5.0
		> 500	6.2
Basisschool (medewerkers)	10 leerlingen	0.4	
Middelbare school (leerlingen)	100m ² bvo	14	
Middelbare school (medewerkers)	100m ² bvo	0.4	
ROC (leerlingen)	100m ² bvo	12	
ROC (medewerkers)	100m ² bvo	0.9	

Winkelen

Voorziening	Eenheid	Parkeernorm
Winkelcentrum	100m ² bvo	2.7
Supermarkt	100m ² bvo	2.9
Bouwmarkt	100m ² bvo	0.25
Tuincentrum	100m ² bvo	0.4

Horeca

Voorziening	Eenheid	Parkeernorm
Fastfood	locatie	10
Restaurant (eenvoudig)	100m ² bvo	18
Restaurant (luxe)	100m ² bvo	4.0

Gezondheidszorg/ maatschappelijke voorzieningen

Voorziening	Eenheid	Parkeernorm
Apotheek (bezoekers)	locatie	7.0
Apotheek (medewerkers)	locatie	4.0
Begraafplaats/ Crematorium	gelijktijdige plechtigheid	5.0
Gezondheidscentrum (bezoekers)	100m ² bvo	1.3
Gezondheidscentrum (medewerkers)	100m ² bvo	0.4
Kerk/ Moskee	100 zitplaatsen	40
Ziekenhuis (bezoekers)	100m ² bvo	0.5
Ziekenhuis (medewerkers)	100m ² bvo	0.2

Sport, cultuur en ontspanning

Voorziening	Eenheid	Parkeernorm
Bibliotheek	100m ² bvo	3.0
Bioscoop	100m ² bvo	1.4
Fitness	100m ² bvo	2.0
Museum	100m ² bvo	0.9
Sporthal	100m ² bvo	2.5
Sportveld	ha netto terrein	61
Sportzaal	100m ² bvo	4.0
Stadion	100 zitplaatsen	9.0
Stedelijk evenement	100 bezoekers	32
Theater	100 zitplaatsen	18
Zwembad (openlucht)	100m ² bassin	28
Zwembad (overdekt)	100m ² bassin	20

Overstapplaatsen

Voorziening	Eenheid	Parkeernorm
Busstation	halterende buslijn	42
Carpoolplaats	autoparkeerplaats	0.8

Woningen

Voorziening	Eenheid	Parkeernorm
Rij- en vrijstaande woning	kamer	1.0
Appartement (met fietsberging)	kamer	0.75
Appartement (zonder fietsberging)	kamer	0.25
Studentenhuis	kamer	1.0