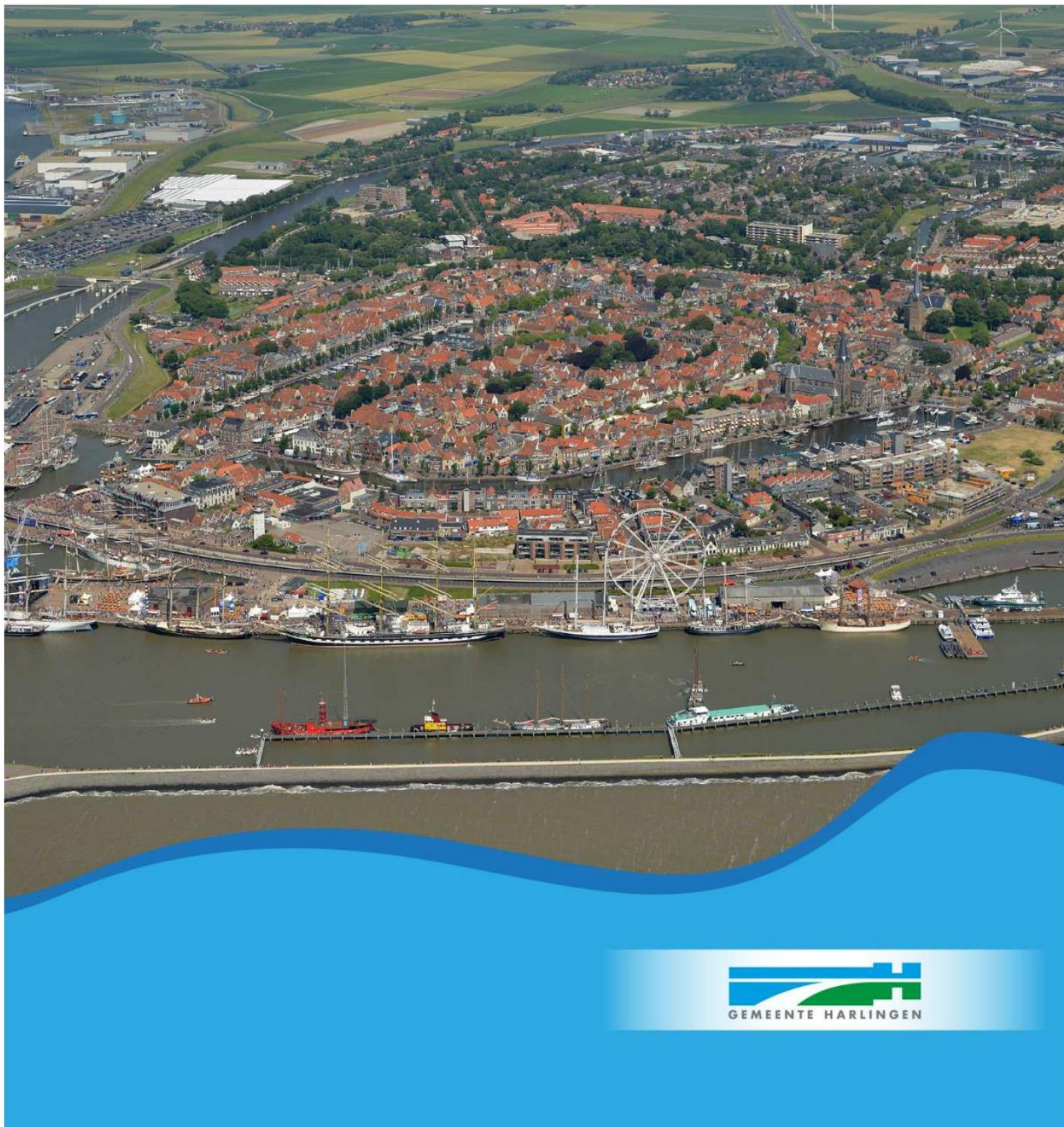


# Nota Parkeernormen Harlingen

2016



## INHOUD

<b>1. Waarom nieuwe parkeernormen en voor wie?</b>	<b>3</b>
1.1 OPBOUW VAN DEZE NOTA	3
<b>2. Uitgangspunten Harlingse parkeernormen</b>	<b>4</b>
2.1 PARKEERBELEID ALS BASIS	4
<b>3. Juridisch kader</b>	<b>5</b>
3.1 PARKEREN, EEN THEMA IN ONTWIKKELING	5
3.2 RICHTLIJNEN ALS LEIDRAAD VOOR DISCUSSIE	5
3.3 INBEDDING IN GEMEENTELIJK PARKEERBELEIDSKADER	5
3.4 OVERGANGSREGELING	5
<b>4. Vaststellen van de parkeerbehoefte: normen als basis</b>	<b>6</b>
4.1 WONINGEN	6
4.2 PARKEERNORMEN OVERIGE FUNCTIES	8
4.3 AANVULLENDE VOORWAARDEN	8
4.4 MAXIMAAL ACCEPTABELE LOOPAFSTANDEN	8
<b>5. Het toepassingskader</b>	<b>10</b>
5.1 BEPALING NORMATIEVE PARKEERBEHOEFTE	11
5.2 BEPALING PARKEEREIS	13
<b>6. Maatwerk waar het moet</b>	<b>17</b>
6.1 NORM IN BEPAALDE GEVALLEN GEWIJZIGD TOEPASSEN	17
6.2 AFKOPEN PARKEEREIS	17
<b>Bijlage 1 Begrippen</b>	<b>18</b>
<b>Bijlage 2 Overzichtsk kaart zone-indeling</b>	<b>19</b>
<b>Bijlage 3 Aanwezigheidspercentages/capaciteit opritten en garages</b>	<b>20</b>
<b>Bijlage 4 Overzicht parkeernormen Harlingen</b>	<b>22</b>

## **1. Waaron nieuwe parkeernormen en voor wie?**

De gemeente Harlingen heeft in 2011 de nota 'Parkeerbeleid Harlingen 2011' opgesteld. In deze nota zijn parkeernormen opgenomen. De gemeente gebruikt deze normen om de parkeerbehoefte bij bouw- en verbouwplannen te bepalen. Aan de hand hiervan wordt de parkeereis opgesteld. Dat wil zeggen: het aantal parkeerplaatsen dat voor de betreffende ontwikkeling beschikbaar moet zijn. In de praktijk blijkt dat de nota uit 2011 onvoldoende aansluit op de ontwikkelingen in Harlingen en dat een geactualiseerd normenkader gewenst is.

Parkeerplaatsen nemen waardevolle ruimte in. Het is van belang dat we bij de hiervoor te maken keuzes (aantal en verschijningsvorm) rekening houden met actuele uitgangspunten, zodat we de kwaliteit van de leefomgeving kunnen behouden en voldoende parkeerplaatsen kunnen bieden.

Een tekort aan parkeercapaciteit kan een bron voor overlast in een (centrum)gebied of (woon)buurt zijn. Een goede sturing en afweging van belangen is een noodzaak bij het parkeervraagstuk. Parkeernormen zijn daarbij een hulpmiddel. Met parkeernormen kan een goede inschatting worden gemaakt van de te verwachten parkeerbehoefte van nieuwe (ver)bouwprojecten.

Deze Nota Parkeernormen behandelt het aantal parkeerplaatsen dat bij nieuwbouw en verbouw nodig is. Zaken als het parkeren van de huidige bewoners, werknemers en bezoekers aan de stad en de eilanden zijn geen onderwerp van deze nota, maar zijn opgenomen in de Nota Parkeerbeleid Harlingen 2016.

### **1.1 Opbouw van deze nota**

Hoofdstuk 2 bevat de uitgangspunten van de Harlingse parkeernormen. In hoofdstuk 3 is het juridisch kader beschreven. Hoofdstuk 4 geeft aan hoe de parkeerbehoefte moet worden bepaald. In hoofdstuk 5 is opgenomen wat het toepassingskader is van de parkeernormen. Tenslotte bevat hoofdstuk 6 de mogelijkheden voor maatwerk.



## 2. Uitgangspunten Harlingse parkeernormen

”Een evenwichtig en gebruiksvriendelijk parkeersysteem afgestemd op de functies wonen, winkelen, werken, recreëren en eilandbezoek, waarbij de leefbaarheid van de stad en de dorpen gewaarborgd is.”

### 2.1 Parkeerbeleid als basis

Bovenstaande passage is afkomstig uit de Nota Parkeerbeleid 2016 van de gemeente Harlingen. Deze nota is een actualisering van de Nota Parkeerbeleid uit 2011. De evaluatie van die parkeernota en een intensieve interactie met de bewoners en overige belanghebbenden hebben geleid tot de nieuwe nota. Bij de nota uit 2011 was de Nota Parkeernormen 2011 een bijlage. Alleen al om die reden is een geactualiseerde nota gewenst.

Als leidraad bij het opstellen van deze nieuwe Nota Parkeernormen 2016 zijn dezelfde uitgangspunten gehanteerd die gelden in de Nota Parkeerbeleid 2016, kort samengevat met de woorden ‘eenvoudig’ en ‘helder’.

Wij regelen in deze nota wat nodig is om een leefbare stad en leefbare dorpen te waarborgen, maar maken de zaken niet ingewikkelder dan strikt noodzakelijk.

Voldoende ruimte en een goede bereikbaarheid zijn belangrijke factoren voor bewoners en bedrijven om zich in Harlingen te vestigen. Bij ruimtelijke ontwikkelingen (inbreiding, uitbreiding en functieverandering) wordt met een vaste systematiek van parkeernormering invulling gegeven aan de parkeervraag. De locatie en het type woning of bedrijvigheid bepalen de parkeernorm en het wel of niet realiseren van parkeergelegenheid op eigen terrein.

Harlingen wil de vraag naar parkeergelegenheid faciliteren, maar wel op zodanige wijze dat de kwaliteit van de openbare ruimte blijft behouden. Centraal hierbij staat dat de ‘veroorzaker’ van de parkeervraag (de initiatiefnemer) verantwoordelijk wordt gesteld voor het realiseren van de benodigde parkeerplaatsen bij nieuw- en verbouw. Uitgangspunt is een duurzame inrichting van de openbare ruimte, waarbij een balans moet worden gevonden tussen het toevoegen van nieuwe parkeerplaatsen en het betere gebruik van bestaande parkeerplaatsen.

De gemeente stelt een actuele parkeernormensystematiek voor waarin parkeren bij in-, uitbreiding en functieverandering duidelijk is vastgelegd, gekoppeld aan de regelgeving van de nieuwe Wet Ruimtelijke Ordening. De in deze Nota benoemde parkeernormen zijn tot stand gekomen op basis van de eigen inzichten én de nieuwste landelijke parkeerkencijfers zoals deze zijn gepubliceerd door het CROW (‘Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie’, publicatie 317, oktober 2012).

Bijlage 1 geeft een toelichting bij de begrippen die in deze nota zijn gehanteerd.



### **3. Juridisch kader**

#### **3.1 *Parkeren, een thema in ontwikkeling***

Het denken over parkeren is sterk in ontwikkeling. De parkeernormen worden momenteel opgenomen in de bestemmingsplannen. Een duidelijke toelichting over de toepassing van deze normen is niet altijd eenduidig aanwezig, bijvoorbeeld indien op eigen terrein niet voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Met deze Nota Parkeernormen wordt een toepassingskader gegeven voor het gebruik van de normen bij concrete plannen. Uitgangspunt blijft dat de normen worden opgenomen in de bestemmingsplannen en dat de parkeerbehoefte aantoonbaar kwantitatief en beheersbaar opgelost moet worden. Bij het verlenen van een omgevingsvergunning wordt hieraan getoetst. Alleen in uitzonderlijke gevallen heeft het bevoegd gezag de mogelijkheid om in de omgevingsvergunning (gemotiveerd) af te wijken van de verplichting.

Deze nota heeft het karakter van een beleidsregel en wordt gebruikt bij de invulling van bevoegdheden op grond van de Wet Ruimtelijke Ordening (vaststellen bestemmingsplan), de Wet Algemene Bepalingen Omgevingsrecht (de omgevingsvergunning) en de Algemene Plaatselijke Verordening (evenementenvergunning).

#### **3.2 *Richtlijnen als leidraad voor discussie***

Er bestaan geen landelijk voorgeschreven normen voor parkeren. Wel zijn er landelijke richtlijnen voor de hoogte en het toepassen van parkeerkencijfers die zijn opgesteld door het CROW (zie ook paragraaf 2.1). De gemeente Harlingen hanteert deze richtlijnen in combinatie met haar eigen onderzoek en inzichten naar de parkeervraag als insteek voor een genuanceerde vaststelling van haar parkeernormen. Harlingen valt daarbij in de categorie 'matig stedelijk'.

#### **3.3 *Inbedding in gemeentelijk parkeerbeleidskader***

De nota staat op zichzelf, maar maakt ook deel uit van de strategische kaders zoals weergegeven in de Nota Parkeerbeleid 2016. Deze nota betreft uitsluitend de parkeernormen voor de gehele gemeente, waarbij een onderscheid wordt gemaakt in een tweetal gebieden: 'Binnenstad' en 'Vignetgebied'. Bijlage 2 toont deze gebieden.

#### **3.4 *Overgangsregeling***

De nieuwe parkeernormen zijn niet van toepassing op plannen waarvoor reeds een ontwerpbesluit ter inzage ligt of heeft gelegen, tenzij in overleg met initiatiefnemer uitdrukkelijk wordt gekozen voor toepassing van de nieuwe normen. Bij plannen waarvoor wel reeds een stedenbouwkundig plan is vastgesteld, maar nog geen ontwerpbesluit ter inzage heeft gelegen, wordt in overleg met initiatiefnemer bekeken welke normen worden opgenomen, waarbij als uitgangspunt geldt dat zoveel mogelijk de nieuwe normen worden toegepast.





## 4. Vaststellen van de parkeerbehoefte: normen als basis

Bouwprojecten (of het nu nieuw- of verbouwactiviteiten zijn) creëren in principe een parkeerbehoefte. Het is mogelijk om deze parkeerbehoefte vooraf te berekenen op basis van zogenaamde 'parkeernormen'.

In dit hoofdstuk gaan we nader in op de verschillende parkeernormen<sup>1</sup>, afhankelijk van het soort en type functie, en hoe om te gaan met bezoekers van die functies, parkeerplaatsen op eigen terrein (garageboxen, opritten e.d.) en loopafstanden.

### 4.1 Woningen

#### 4.1.1 Parkeernormen voor woningen

Voor woningen hanteert de gemeente Harlingen in beginsel een vraagvolgend beleid. Dit houdt in dat er voor nu, maar vooral voor de toekomst, voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden waarmee aan de vraag van bewoners en hun bezoekers wordt voldaan. Het aantal te realiseren parkeerplaatsen is daarmee grotendeels afhankelijk van het (verwachte) autobezit en -gebruik van de bewoners.

De parkeernorm voor wonen is derhalve samengesteld uit en houdt rekening met:

- het gemiddeld autobezit per huishouden (inclusief het gebruik van leaseauto's);
- de verwachte groei van het autobezit;
- de niet-buurtgebonden voertuigen ('bezoekers').

De grootste parkeerdruk in woonwijken (buiten het centrum) wordt gedurende de avond en de nacht ervaren, wanneer de meeste bewoners thuis zijn. De parkeernormen voor wonen zijn dan ook vooral gebaseerd op het autobezit van de bewoners. Uit onderzoek blijkt dat het autobezit per huishouden sterk afhankelijk is van zaken als de oppervlakte van de woning, de locatie en het soort woning.

#### Variabele: Type woning

De belangrijkste verschillen in autobezit zijn gelegen tussen eengezinswoningen (grondgebonden woningen) en meergezinswoningen (flats, galerijwoningen, boven- en benedenwoningen, appartementen e.d.). Daarnaast zijn er twee bijzondere typen woningen waarbij het autobezit significant afwijkt (naar beneden) van het gemiddelde: zorg- en aanleunwoningen en de studenteneenheden.

---

<sup>1</sup> Alle parkeernormen die worden genoemd zijn de parkeernormen voor personenauto's; met de parkeerbehoefte van andere voertuigtypen (bijvoorbeeld motoren, vrachtwagens, touringcars wordt in deze Nota Parkeernormen geen rekening gehouden. Indien deze wordt verwacht moeten hiervoor uiteraard wel voorzieningen worden getroffen.)



Bij het bepalen van de parkeernorm voor woningen wordt daarom onderscheid gemaakt in de volgende woningtypen:

Type woning	Omschrijving
Eengezinswoning - Vrijstaand	
Eengezinswoning - 2 onder 1 kap	
Eengezinswoning - Tussen/hoekwoning	
Meergezinswoning	Een deel van een gebouw met meerdere woningen/gestapeld, bijvoorbeeld een flat of appartementencomplex.
Kamerverhuur	
Aanleunwoning/serviceflat	Aan ouderen en personen met een fysieke of psychische beperking aangepaste woning. Bijvoorbeeld groepswonen, vervangend tehuis, short stay. Gebruikers zijn redelijk mobiel. Gemiddeld kleiner dan 100 m <sup>2</sup> BVO

**Tabel 1: Indeling woningtypen Harlingen**

#### **Meergezinswoningen (MGW): oppervlak als maat**

Anders dan bij grondgebonden-/eengezinswoningen (EGW), waar de verschijningsvorm bepalend is, is het bruto vloeroppervlak (BVO) van de meergezinswoning de basis voor de norm. In het verleden is ook gewerkt met verkoop- en verhuurprijzen van woningen bij het vaststellen parkeernormen, maar verkoopprijzen zijn onderhevig aan teveel schommelingen, zodat deze eenheid niet meer wordt gebruikt. Allen betreffen het vloeroppervlak achter de voordeur<sup>2</sup>.

Categorieën MGW:

- Kleiner dan 80 m<sup>2</sup>;
- Van 80 m<sup>2</sup> tot 160 m<sup>2</sup>;
- Groter dan 160 m<sup>2</sup>.

In de normering is tevens opgenomen het parkeren voor het bezoek aan de woningen. Voor het bezoekersparkeren wordt gerekend met 0,3 parkeerplaats/woning. Deze parkeerplaatsen zijn bij voorkeur openbaar toegankelijk.

#### **Bezoekers, een aparte doelgroep**

In woonwijken is er ook de doelgroep van de niet-buurtgebonden voertuigen. Dit zijn auto's van bezoekers van bewoners of dienstverleners. Daarnaast is ook overdag behoefte aan parkeerplaatsen voor mantelzorgers of auto's ten behoeve van de uitvoering van werkzaamheden.

#### **4.1.2 Parkeervoorzieningen op eigen terrein (garages, opritten)**

Bij (één)gezinswoningen bestaat de mogelijkheid om parkeervoorzieningen op eigen terrein te realiseren. Dit kan in de vorm van een garage, een oprit of een garage met oprit. De ervaring leert dat dergelijke voorzieningen vaak voor andere doeleinden dan parkeren gebruikt worden. De garage wordt dan gebruikt als schuur of werkplaats of wordt bij het huis getrokken. De oprit wordt vaak ook als deel van de tuin ingericht. Het parkeren vindt dan plaats in de openbare ruimte. Indien de garage en opritten volledig zijn meegenomen in de parkeerbalans kan dit in gebieden waar geen

<sup>2</sup> Volgens NEN 2580. Nb, verwarrend genoeg, wordt bij deze norm ook de parkeerruimte als onderdeel van het BVO gezien. Dat onderdeel van de norm wordt dus uitgezonderd.



parkeerregulering van toepassing is<sup>3</sup> tot een te hoge parkeerdruk leiden. Om dit te voorkomen wordt een garage of oprit op eigen terrein slechts gedeeltelijk opgenomen in de parkeerbalans. In de tabel in bijlage 3 is weergegeven op welke wijze parkeren op eigen terrein wordt meegenomen in de parkeerbalans.

#### **4.1.3 Het totaalbeeld voor wonen**

Op basis van het voorgaande heeft de gemeente Harlingen een overzicht opgesteld van de parkeernormen voor wonen in en buiten het centrum (zie bijlage 4). Hierbij is rekening gehouden met bezoekers (ophoging 0,3 pp/woning).

#### **4.2 Parkeernormen overige functies**

Bij ontwikkelingen voor bedrijven, winkels, kantoren, voorzieningen en overige functies is met name het mobiliteits- en bereikbaarheidsprofiel van een nieuwe ontwikkeling of functie van belang bij het bepalen van de hoogte van de normen. Ook de verkeersaantrekkende werking speelt hierbij een rol. De gemeente Harlingen heeft in bijlage 4 een overzicht opgesteld van de parkeernormen voor de overige functies in de verschillende gebieden. Daar waar de lijst niet voorziet in een parkeernorm wordt verwezen naar de parkeerkcijfers voor matig stedelijke gebieden zoals opgenomen in de CROW-publicatie 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'. Hierbij zijn voor de binnenstad de parkeerkcijfers voor 'Centrum' van toepassing en voor het vignettegebied de parkeerkcijfers voor 'Rest bebouwde kom', waarbij de gemeente Harlingen uitgaat van het gemiddelde van de bandbreedte uit deze publicatie.

#### **4.3 Aanvullende voorwaarden**

- Bij publieke voorzieningen moet minimaal 2% van de parkeerplaatsen worden uitgevoerd als parkeerplaats voor gehandicapten.
- Voor bezoekers moeten de parkeerplaatsen in principe openbaar toegankelijk zijn.
- Voor woningen met een aan huis gebonden bedrijf wordt aan het bedrijfsdeel een extra parkeernorm toegevoegd wanneer het bruto vloeroppervlak van dat bedrijfsdeel groter is dan 25 m<sup>2</sup>. In dat geval moet de geldende parkeernorm worden toegepast.

#### **Kiss+ride**

Voor het met de auto brengen en halen van kinderen bij scholen, kinderdagverblijven en buitenschoolse opvang is in het algemeen kortparkeerruimte dichtbij de ingang nodig om kinderen uit- of in te laten stappen. Dit wordt wel kiss+ride genoemd. Die parkeerruimte wordt slechts een korte periode per schooldag gebruikt. Uit oogpunt van verkeersveiligheid dient hiervoor voldoende ruimte aanwezig te zijn. In het kader van deze parkeernormen wordt volstaan met vermelden van de noodzaak de benodigde kiss+ride-plaatsen te realiseren in overleg tussen de instelling en de gemeente. Voor de bepaling van het aantal benodigde plaatsen wordt verwezen naar de CROW-publicatie 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'.

#### **4.4 Maximaal acceptabele loopafstanden**

Als maat voor de situering van de parkeerplaatsen ten opzichte van de functies waarvoor ze bestemd zijn gelden de maximaal acceptabele loopafstanden. Vanwege de bebouwingsdichtheid in het centrum is het lastiger om hier parkeervoorzieningen te realiseren voor nieuwe functies en moet een grotere

---

<sup>3</sup> Bij gebieden met parkeerregulering kan de gemeente in haar verordening vastleggen dat bewoners met een (van oorsprong) eigen parkeerplaats niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning/-onthefing





loopafstand worden geaccepteerd. Daarom zijn voor het centrum andere acceptabele loopafstanden van toepassing van voor de rest van Harlingen. De loopafstand is hemelsbreed gemeten afstand van de (entree van een) bestemming tot de parkeerplaats.

De maximaal acceptabele loopafstanden zijn gebaseerd op de loopafstanden uit CROW-publicatie nummer 317 en zijn aangepast op de situatie in Harlingen. Ze zijn opgenomen in de tabel hierna.

Functie	Acceptabele loopafstand	
	Binnenstad	Vignetgebied
Wonen – bewoners	100 meter	100 meter
Bezoekers bewoners	600 meter	200 meter
Bezoekers winkels	600 meter	200 meter
Bezoekers vrijetijdsvoorzieningen	100 meter	100 meter
Bezoekers zorgvoorzieningen	100 meter	100 meter
Bezoekers onderwijsvoorzieningen	100 meter	100 meter
Werknemers	800 meter	200 meter

**Tabel 2: Maximaal acceptabele loopafstanden Harlingen**



## 5. Het toepassingskader

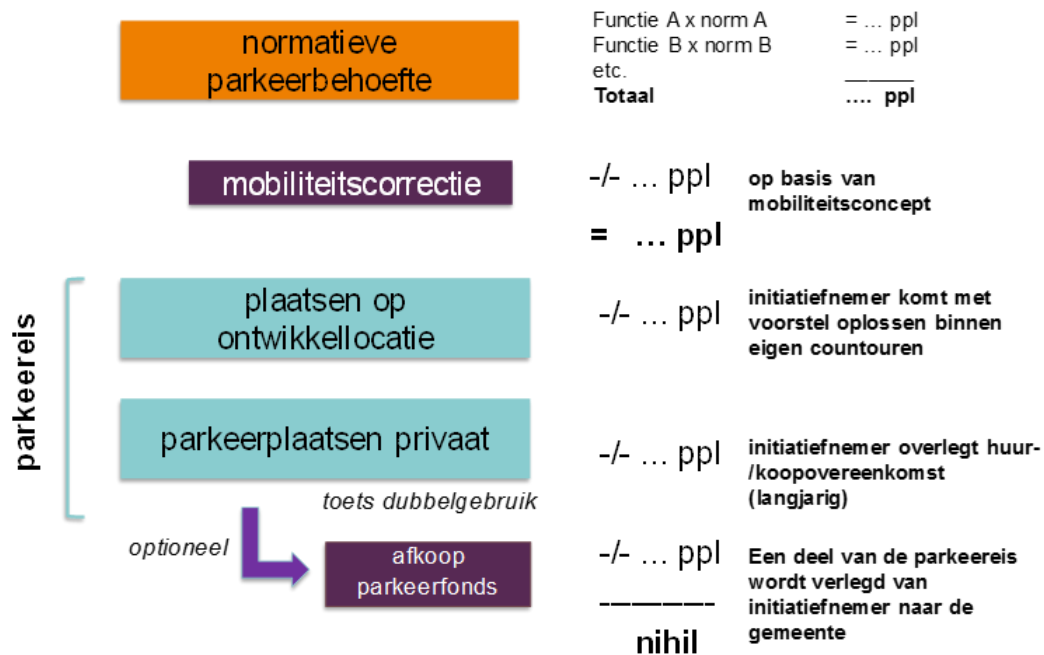
Uitgangspunt voor de gemeente is dat de parkeerbehoefte op eigen terrein of binnen de grenzen van het plangebied gerealiseerd moet worden aangevuld met mogelijk gebruik van reeds bestaande parkeerplaatsen in de omgeving of het openbare gebied.

In dit hoofdstuk is weergegeven hoe de gemeente Harlingen tot een parkeereis komt en afspraken maakt met de initiatiefnemer (ontwikkelaar) over het faciliteren van de parkeerbehoefte van de betreffende ontwikkeling.

### Definitie

Waar in deze nota gesproken wordt over een parkeerplaats voor auto's betreft het een ruimte conform de 'NEN 2443:2013 Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garages', publicatie Nederland Normalisatie-instituut, d.d. maart 2013 (of de meest recente opvolger daarvan). Voor parkeerplaatsen op straat gelden de voorwaarden uit de meest actuele ASVV, zoals door het CROW wordt uitgegeven.

In aansluiting op het bouwproces wordt de parkeereis stapsgewijs berekend. Dit is een iteratief proces waarbij de gemeente en initiatiefnemer met elkaar overleg voeren over de totstandkoming van de parkeereis. Het proces dat leidt tot benoeming van de parkeereis wordt schematisch als volgt weergegeven:



**Afbeelding 1: Van parkeerbehoefte naar parkeereis**

Dit proces wordt hierna stap voor stap toegelicht. Het uitgangspunt hierbij is altijd dat de initiatiefnemer zelf zijn eigen parkeereis berekent, deze berekening ter toetsing voorlegt aan de gemeente en de gemeente die berekening toetst. Het proces wordt in dit hoofdstuk verduidelijkt aan de hand van een rekenvoorbeeld, waarbij iedere stap wordt toegelicht.



## 5.1 Bepaling normatieve parkeerbehoefte

Zodra een ontwerp van een ontwikkeling zich daarvoor leent, wordt een inschatting gemaakt van de te verwachten parkeerbehoefte van de ontwikkeling op basis van de in deze Parkeernormennota genoemde parkeernormen (zie bijlage 4). Het betreft de grondslag van de berekening van het aantal parkeerplaatsen waarvan de initiatiefnemer tijdens het ontwerpproces kan uitgaan. Dit aantal moet hij realiseren op de ontwikkelingslocatie of vinden binnen de benoemde loopafstanden (afhankelijk van de te faciliteren doelgroepen). In die gevallen dat deze parkeernormennota niet voorziet in parkeernormen die bij de te realiseren functie horen, wordt verwezen naar de CROW-publicatie 'Kencijfers Parkeren en Verkeersgeneratie'.

### 5.1.1 De relevante gegevens

Om een goede parkeerbalans op te kunnen stellen zijn de juiste invoergegevens nodig. Dit zijn de gegevens op basis waarvan de parkeernormen kunnen worden toegepast. Voor een project met grondgebonden woningen zijn dit bijvoorbeeld het aantal woningen per woningtype, voor campings is dit het aantal staanplaatsen. Voor de meeste functies is de norm gebaseerd op het aantal vierkante meter bruto vloeroppervlakte (m<sup>2</sup> bvo). Zie de tabel in bijlage 4 voor de noodzakelijke invoergegevens.

#### Hoe meer gegevens, hoe beter

Bij het berekenen van de normatieve parkeerbehoefte zijn verschillende gegevens nodig (type functie, omvang, beoogd gebruik etc.). Het is van belang om zo concreet mogelijk te benoemen om wat voor een ontwikkeling het gaat en/of hoe het gebouw gebruikt zal gaan worden. Ook de omvang van de totale ontwikkeling moet worden aangegeven.

Binnen Harlingen zijn twee verschillende zones met parkeernormen gedefinieerd. Deze zijn weergegeven in bijlage 2. Daarom is het ook noodzakelijk om te bepalen in welke zone het plangebied ligt.

#### Rekenvoorbeeld : Verzameling invoergegevens

In een plangebied worden woningen, kantoren en een supermarkt gerealiseerd. Om de bruto parkeerbehoefte te kunnen bepalen zijn de volgende gegevens nodig.

Functie <sup>4</sup>	aantal	eenheid
eengezinswoning vrijstaand	10	stuks
eengezinswoning twee-onder-een-kap	20	stuks
meergezinswoning klein (0-80 m <sup>2</sup> bvo)	15	stuks
meergezinswoning groot (>120 m <sup>2</sup> bvo)	30	stuks
kantoor (zonder baliefunctie)	1.500	m <sup>2</sup> bvo
wijkcentrum (gemiddeld)	2.000	m <sup>2</sup> bvo

### 5.1.2 De berekende parkeercapaciteit

Wanneer de gegevens van het bouwplan bekend zijn, wordt de bijbehorende parkeernorm gekozen. Deze wordt vermenigvuldigd met het aantal woningen, met het vloeroppervlak (bijvoorbeeld bij kantoren, bedrijven) of met andere eenheden zoals het aantal zitplaatsen (bij een schouwburg). Bij

<sup>4</sup> De namen van de functies in deze tabel zijn conform bijlage 4.



een gecombineerde ontwikkeling wordt de berekening voor iedere functie uitgevoerd en worden de uitkomsten bij elkaar opgeteld. Dit wordt de normatieve parkeerbehoefte genoemd.

#### Rekenvoorbeeld : Berekening normatieve parkeerbehoefte

In dit voorbeeld ligt het plangebied binnen de zone 'Vignetgebied'. In het onderstaande overzicht zijn de invoergegevens vermenigvuldigd met de normen die in deze zone gelden. Daarbij is de parkeerbehoefte van de bezoekers van de bewoners (0,30 plaatsen per woning) apart vermeld voor alle 70 woningen samen en in mindering gebracht op de parkeernorm voor de bewoners. Bij vrijstaande woningen is de parkeernorm van 2,00 plaatsen per woning dus gesplitst in 1,70 parkeerplaatsen per woning voor de bewoners en 0,30 plaatsen per woning voor de bezoekers.

Functie <sup>5</sup>	norm	pp per	aantal	eenheid	aantal pp
Vrijstaand - bewoners	1,70	woning	10	stuks	17,0
2-onder-1-kap - bewoners	1,70	woning	20	stuks	34,0
MGW klein - bewoners	1,20	woning	15	stuks	18,0
MGW groot - bewoners	1,60	woning	30	stuks	48,0
Bezoekers bewoners	0,30	woning	70	stuks	21,0
Kantoor	2,05	100 m <sup>2</sup> bvo	1.500	m <sup>2</sup> bvo	30,8
Wijkcentrum	5,10	100 m <sup>2</sup> bvo	2.000	m <sup>2</sup> bvo	102,0
<b>Totaal</b>					<b>272,3</b>

#### 5.1.3 Mobiliteitscorrectie

Er kunnen veel redenen zijn waarom voor een specifieke ontwikkeling de parkeernormen gecorrigeerd moeten worden. Bijvoorbeeld omdat een collectief van opdrachtgevers voor een woningblok de ambitie heeft om een autovrij gebied te ontwikkelen en er daarom voor kiest om geen eigen auto's te hebben, maar gebruik te maken van een gezamenlijk deelauto initiatief. Of een bedrijvencomplex dat naast een goed openbaar vervoer knooppunt ligt en zich specifiek richt op bedrijven met medewerkers die zonder auto komen. In dit soort gevallen geldt dat de mobiliteitscorrectie slechts van toepassing kan worden verklaard, als een onderbouwd mobiliteitsplan wordt opgesteld dat structureel is en beheersbaar kan worden gemaakt.

Mocht sprake zijn van een mobiliteitscorrectie dan wordt die van de normatieve parkeerbehoefte afgetrokken. Het toepassen van een mobiliteitscorrectie is de bevoegdheid van het college van B&W. Om hiervoor in aanmerking te komen dient de initiatiefnemer aannemelijk te maken dat door aanvullende maatregelen er een reductie toegepast kan worden op de normatieve parkeeropgave. Bijvoorbeeld een mobiliteitsplan voor de medewerkers van een bedrijf of organisatie waaruit blijkt dat duurzaam is geregeld dat de medewerkers gebruik maken van andere modaliteiten dan de auto, of een initiatief waarbij de ontwikkelaar van woningen zorgt voor een aantal deelauto's, waardoor minder autobezit gefaciliteerd hoeft te worden. Bij toepassing van de mobiliteitscorrectie zal worden vastgelegd dat voor de betreffende bebouwing nimmer vergunningen of ontheffingen voor parkeren op de openbare weg zullen worden verstrekt.

<sup>5</sup> In deze en de volgende tabellen zijn de namen van de functies afgekort zodat de tabellen op de pagina passen, maar het zijn uiteraard dezelfde functies die in de voorgaande tabel zijn toegepast.



Als gebruikt kan worden gemaakt van de mobiliteitscorrectie, dan wordt deze in mindering gebracht op de berekende parkeercapaciteit.

## **5.2 Bepaling parkeereis**

De parkeereis is de som van de deeloplossingen die benoemd worden voor het faciliteren van de normatieve parkeerbehoefte. Een zorgvuldige afweging is van groot belang om overdimensionering van het parkeerareaal en dus onnodig ruimtegebruik te voorkomen.

De zorgvuldige afweging bestaat uit de beantwoording van een aantal deelvragen. De vragen die gesteld moeten worden zijn:

1. Welk deel van de normatieve behoefte kan gefaciliteerd worden binnen de contouren van de ontwikkellocatie?
2. Welk deel van de normatieve behoefte kan gefaciliteerd worden in of op private parkeervoorzieningen?
3. Welk deel van de normatieve behoefte kan gefaciliteerd worden in of op openbare parkeervoorzieningen?

### **5.2.1 Stap 1: Bepalen parkeercapaciteit eigen terrein**

Bij grondgebonden woningen is vaak parkeerruimte op eigen terrein aanwezig, in de vorm van een garage, oprit of carport. Omdat deze voorzieningen niet altijd voor parkeren gebruikt worden telt niet het volledig aantal parkeerplaatsen mee voor het bepalen van de parkeercapaciteit (zie ook 4.1.2). In tabel 2 in bijlage 3 staan de berekeningsaantallen weergegeven van de parkeervoorzieningen op eigen terrein. Aan de hand hiervan kan de gecorrigeerde parkeercapaciteit van parkeren op eigen terrein worden bepaald.

#### **Rekenvoorbeeld : Bepaling Parkeereis, Stap 1**

In het voorbeeld hebben de 10 vrijstaande woningen een garage met een oprit van 6 meter. In principe kunnen hier twee auto's op eigen terrein geparkeerd worden. Er dient echter gerekend te worden met een parkeercapaciteit van 1 parkeerplaats per woning, in totaal dus 10 parkeerplaatsen. De 20 twee-onder-een-kap woningen hebben een lange oprit van 10,5 meter zonder carport of garage. In principe zouden hier dus twee voertuigen per woning geparkeerd kunnen worden, maar ook hier wordt gerekend met een parkeercapaciteit van 1 parkeerplaats per woning. In totaal worden in het plan dus 30 parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd bij de grondgebonden woningen.



### Rekenvoorbeeld : Bepaling Parkeereis, Stap 2

In een naast de ontwikkelingslocatie gelegen parkeergarage bestaat structureel een overcapaciteit. De initiatiefnemer koopt in deze locatie 51 parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen worden door de initiatiefnemer aantoonbaar (en met kettingbeding) toegewezen aan de bewoners van de woningen (kwalitatieve verplichting).

In onderstaand overzicht is het resultaat van deze twee stappen weergegeven. Van de parkeerbehoefte van 272 plaatsen zijn 81 plaatsen gefaciliteerd op eigen terrein en in de parkeergarage. De resterende parkeerbehoefte bedraagt dus 191 plaatsen.

Functie	aantal pp	eigen terrein	p-garage	resterend
Vrijstaand - bewoners	17,0	10	7	0,0
2-onder-1-kap - bewoners	34,0	20	14	0,0
MGW klein - bewoners	18,0			18,0
MGW groot - bewoners	48,0		30	18,0
Bezoekers bewoners	22,5			22,5
Kantoor	30,8			30,8
Wijkcentrum	102,0			102,0
<b>Totaal</b>	<b>272,3</b>	<b>30,0</b>	<b>51,0</b>	<b>191,3</b>

#### 5.2.2 Stap 2: Gebruik van particuliere parkeervoorzieningen

Indien particuliere parkeervoorzieningen die zich binnen de toegestane loopafstand bevinden capaciteit hebben om (een deel van) de parkeerbehoefte op te vangen, kan deze parkeercapaciteit worden gebruikt om (een deel van) de parkeerbehoefte te faciliteren.

Het gaat hier dus om het gebruik van reeds bestaande private parkeerterreinen of -garages. Het is aan de initiatiefnemer om een (contractuele) afspraak met een eigenaar van een private parkeervoorziening te maken, zodat het door hem benodigde gebruik langdurig is verzekerd. Bijvoorbeeld een parkeergarage waar nog parkeerplaatsen beschikbaar zijn of een parkeerterrein behorende bij een kantoorgebouw waarop na kantoor tijden parkeerplaatsen te benutten zijn. Wanneer de mogelijkheid van benutting van private parkeerplaatsen er is, moet dit door de initiatiefnemer worden aangetoond. De initiatiefnemer dient daarbij een bewijsstuk aan te leveren in de vorm van een koop- of huurovereenkomst met daarop het overeengekomen gebruik van het aantal plaatsen en de daarbij behorende gebruikstijden.

#### Borging afspraken cruciaal

Wanneer er private afspraken worden gemaakt voor parkeeroplossingen op een andere plaats dan dienen deze goed juridisch te worden vastgelegd. Een 'Kwalitatieve verplichting' is daarbij een harde voorwaarde: wanneer bijvoorbeeld de oorspronkelijke functie die de parkeerplaatsen aanbiedt komt te vervallen dan dient de nieuwe functie nog steeds de afgesproken hoeveelheid parkeerplaatsen te garanderen. De afspraken hiertoe kunnen onder meer worden vastgelegd in een anterieure overeenkomst, zo nodig in combinatie met het van toepassing verklaren van een 'kettingbeding' etc.

#### 5.2.3 Stap 3 : Bepalen netto parkeerbehoefte met dubbelgebruik

De parkeernorm geeft aan wat de maximale parkeerbehoefte van een functie is. Wanneer binnen een ontwikkeling meerdere functies worden gebouwd, vallen de pieken in parkeerbehoefte van die





functies niet altijd op hetzelfde moment. Bij woningen is de behoefte aan parkeercapaciteit bijvoorbeeld 's avonds en 's nachts maximaal; bij een bedrijf of kantoor zal die behoefte vooral overdag optreden. Dit noemen we de maatgevende momenten voor de parkeerbehoefte van die functies. Door het combineren van die functies kan een deel van de parkeercapaciteit mogelijk dubbel gebruikt worden. In dergelijke gevallen zijn daarom minder parkeerplaatsen nodig dan de complete optelsom van de parkeerbehoeftes.

In eerste instantie moet gekeken worden welke parkeerplaatsen in aanmerking komen voor dubbelgebruik. Parkeerplaatsen die daar niet voor in aanmerking komen zijn bijvoorbeeld plaatsen voor bewoners op eigen terrein of parkeerplaatsen die worden verkocht of verhuurd aan specifieke gebruikers. Parkeerplaatsen voor bezoek of voor een tweede auto van bewoners komen vaak wel in aanmerking voor dubbelgebruik.

In tabel 1 in bijlage 3 staan de aanwezigheidspercentages per functie per moment van de week. Hiermee wordt voor deze momenten de parkeerbehoefte per voorziening berekend. Het moment in de week waarop de totale parkeerbehoefte het grootst is, wordt het maatgevende (drukste) moment genoemd. De netto parkeerbehoefte wordt bepaald door de parkeerbehoefte op dit maatgevende moment te vermeerderen met het aantal parkeerplaatsen dat niet in aanmerking komt voor dubbelgebruik.



### Rekenvoorbeeld : Bepaling Parkeereis, Stap 3

In de stappen 1 en 2 is een deel van de parkeerbehoefte van de woningen gefaciliteerd op eigen terrein en in de nabijgelegen private parkeervoorziening (kwalitatieve verplichting). Daarmee worden dus (30 + 51 =) 81 parkeerplaatsen gereserveerd voor bewoners. Deze zijn niet beschikbaar voor dubbelgebruik. Voor de resterende parkeerbehoefte is er wel sprake van dubbelgebruik.

In de onderstaande tabel zijn de aanwezigheidspercentages per moment van de week voor de vier categorieën weergegeven.

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%
Detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%

In de onderstaande tabel is de parkeerbehoefte per moment van de week weergegeven. Om deze parkeerbehoefte te bepalen is de resterende normatieve parkeerbehoefte vermenigvuldigd met het aanwezigheidspercentage van het corresponderende moment in de tabel hierboven. Voor de woningen geldt dus dat de parkeerbehoefte die is gefaciliteerd in mindering is gebracht.

Functie	resterend	werkdag	werkdag	werkdag	koop-	werkdag	zaterdag	zaterdag	zondag
		ochtend	middag	avond	avond	nacht	middag	avond	middag
Vrijstaand - bewoners	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2-onder-1-kap - bewoners	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
MGW klein - bewoners	18,0	9,0	9,0	16,2	14,4	18,0	10,8	14,4	12,6
MGW groot - bewoners	18,0	9,0	9,0	16,2	14,4	18,0	10,8	14,4	12,6
Bezoekers bewoners	22,5	2,3	4,5	18,0	15,8	0,0	13,5	22,5	15,8
Kantoor	30,8	30,8	30,8	1,5	1,5	0,0	0,0	0,0	0,0
Wijkcentrum	102,0	30,6	61,2	10,2	76,5	0,0	102,0	0,0	0,0
<b>Totaal</b>	<b>191,3</b>	<b>81,6</b>	<b>114,5</b>	<b>62,1</b>	<b>122,6</b>	<b>36,0</b>	<b>137,1</b>	<b>51,3</b>	<b>41,0</b>

In dit voorbeeld is de zaterdagmiddag het maatgevende moment met een parkeerbehoefte van (afgerond) 137 parkeerplaatsen. Vermeerderd met het aantal parkeerplaatsen dat buiten het dubbelgebruik is gehouden leidt dit tot een netto parkeerbehoefte van (81 + 137 =) 218 parkeerplaatsen.

Dit zijn 54 parkeerplaatsen minder dan de oorspronkelijke berekende (bruto) parkeerbehoefte van 272 plaatsen.



## **6. Maatwerk waar het moet**

De werkelijkheid van het parkeren blijkt vaak weerbarstiger dan de theorie. En uiteindelijk gaat het erom dat ontwikkelingen mogelijk zijn zonder dat de leefbaarheid en bereikbaarheid er onder lijden. Niemand heeft wat aan projecten met in de toekomst leegstaande parkeerfaciliteiten, maar ook andersom dienen er geen projecten gerealiseerd te worden die leiden tot een tekort aan parkeergelegenheid, waardoor overlast ontstaat in de directe (woon)omgeving en het openbaar gebied.

Dit hoofdstuk beschrijft de maatwerkmogelijkheden die er zijn voor partijen die iets willen realiseren. Maatwerk is mogelijk wanneer de kaders goed bekend zijn bij zowel initiatiefnemer als gemeente en wanneer er een open discussie en argumentatie en bewijsvoering mogelijk is.

### **6.1 Norm in bepaalde gevallen gewijzigd toepassen**

Wanneer er een concrete aanleiding is om de berekende autoparkeerbehoefte bij te stellen, is het aan de initiatiefnemer om aan te tonen op grond waarvan dat zou moeten gebeuren. Mogelijke argumenten zijn:

- Uitzonderlijke gebieden en situaties;
- Specifieke activiteiten.

Onderstaand worden deze gronden voor afwijkingen nader toegelicht.

#### **6.1.1 Uitzonderlijke gebieden en situaties**

De gemeente Harlingen kan bij bestuurlijk besluit in bijzondere gebieden of situaties afwijken van de geldende normen op basis van de bereikbaarheid en/of ruimtelijke situatie. Eén en ander dient in een afzonderlijk collegebesluit vastgelegd te zijn.

Voor integrale gebiedsontwikkelingen kan het nodig zijn om tot maatwerk te komen. Zo kan er bij meerdere ontwikkelingen tegelijk sprake zijn van schaalvoordelen waardoor het dubbelgebruik beter kan worden benut. Ook in fasering zijn er veel mogelijkheden. Een en ander moet in realiseringsovereenkomsten zijn vastgelegd.

#### **6.1.2 Specifieke activiteiten**

Bij ruimtelijke activiteiten waarvoor geen omgevingsvergunning is vereist, maar waarbij wel de parkeervraag verandert (bijvoorbeeld bij een evenement) geldt dat de initiatiefnemer de parkeerbehoefte adequaat oplost en dit met een mobiliteitsplan vastlegt. In dit plan dient speciale aandacht te worden besteed aan het parkeren (auto én fiets). Het plan dient een onderdeel van de betreffende vergunningaanvraag te zijn (bijv. een evenementenvergunning).

### **6.2 Afkopen parkeereis**

Indien bij (her)ontwikkelingen in de Binnenstad niet voldaan kan worden aan de gestelde parkeereisen moet de verplichting om zelf te voorzien in voldoende parkeergelegenheid worden afgekocht. De kosten hiervan bedragen € 1.500,- exclusief BTW per niet op eigen terrein gerealiseerde parkeerplaats. Dit bedrag wordt door de gemeente gebruikt om een parkeervoorziening te realiseren ten behoeve van het parkeren in de Binnenstad.

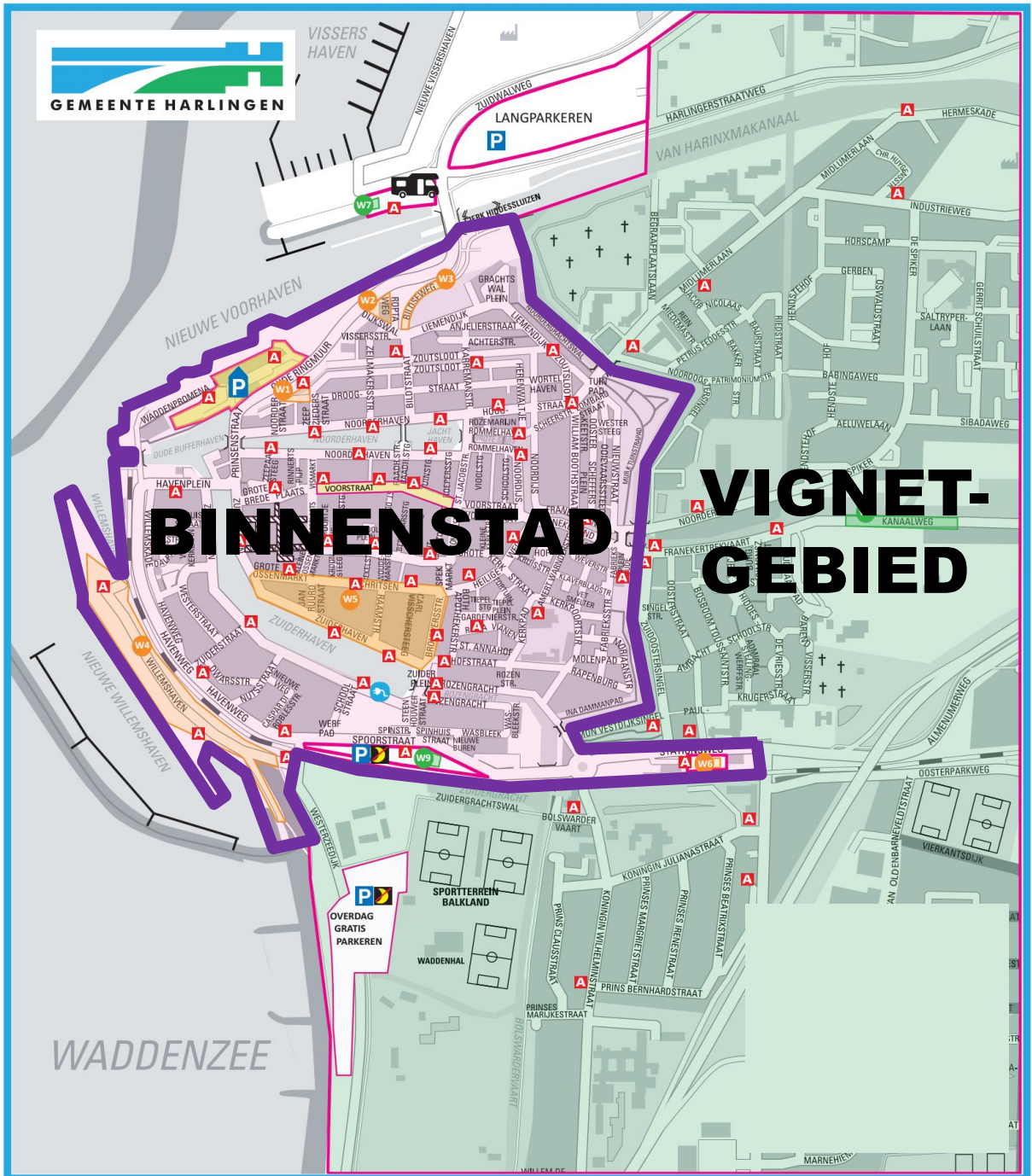


## Bijlage 1 Begrippen

Begrip	Toelichting
Parkeerbeleid	Het door de Gemeente Harlingen in het document Parkeerbeleidsplan 2016 geformuleerde parkeerbeleid.
Openbare parkeercapaciteit	De voor alle parkeerders toegankelijke parkeercapaciteit
Exclusieve parkeerplaatsen	Parkeerplaatsen die bestemd zijn voor één gebruiker per parkeerplaats
Niet-openbare parkeercapaciteit	Parkeercapaciteit die niet openbaar toegankelijk is
CROW	Nationaal kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur
Frictieleegstand	De gewenste leegstand van parkeerplaatsen op een parkeerlocatie (straat, garage, terrein) waarmee onnodig zoekgedrag wordt voorkomen en geen stagnatie van wachtende auto's om te parkeren optreedt.
Koop- of huurovereenkomst	Een overeenkomst tussen de aanvrager en een private partij of de gemeente, waarin beschreven is hoeveel parkeerplaatsen beschikbaar zijn en op welke voorwaarden (waaronder in ieder geval op welke momenten de parkeerplaatsen toegankelijk zijn, hoe de parkeerplaatsen beschikbaar blijven gedurende de aanwezigheid van functies en hoe de overeenkomst overgaat op een nieuwe huurder/eigenaar van het betreffende pand).
Parkeereis	Het totaal aan parkeerplaatsen waarvoor de initiatiefnemer van verbouw- of nieuwbouwprojecten verantwoordelijk is om te realiseren.
Parkeerkencijfers	De in de CROW-publicatie nummer 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' beschreven getallen op basis waarvan het benodigde aantal parkeerplaatsen bepaald kan worden.
Parkeerbehoefte	Het benodigd aantal parkeerplaatsen om de parkeervraag van een bepaalde functie te kunnen faciliteren.
Normatieve parkeerbehoefte	De van één of meerdere functies, op basis van de van toepassing verklaarde parkeernormen berekende parkeerbehoefte, waarbij nog geen rekening is gehouden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen.
Aanwezigheidspercentage	De voor een functie op de verschillende periodes van de dag/week geldende benutting van de Normatieve parkeerbehoefte.
Maatgevende parkeerbehoefte	De maximale parkeerbehoefte van één of meerdere functies tezamen zoals deze gedurende een dagdeel in de week optreedt.



## Bijlage 2 Overzichtsk kaart zone-indeling



## Bijlage 3 Aanwezigheidspercentages/capaciteit opritten en garages

### AANWEZIGHEIDSPERCENTAGES

Onderstaande tabel wordt gebruikt voor het analyseren van de parkeerbehoefte per dagdeel. In de tabel zijn de maatgevende momenten en aanwezigheidspercentages voor de verschillende functies opgenomen.

Functie	werkdag-ochtend	werkdag-middag	werkdag-avond	koop-avond	werkdag-nacht	zaterdag-middag	zaterdag-avond	zondag-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%
sportfuncties buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
bioscoop/theater/podium/	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
sociaal medisch	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
verpleeg-/verzorgingstehuis/aanleunwoning/verzorgingsflat	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
ziekenhuis - patiënten inclusief 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%
bibliotheek	30%	70%	100%	70%	0%	75%	0%	0%
museum	20%	45%	0%	0%	0%	100%	0%	90%
restaurant	30%	40%	90%	95%	0%	70%	100%	40%
café/bar/cafeteria	30%	40%	90%	85%	0%	75%	100%	45%





## **BEREKENING PARKEERCAPACITEIT OPRITTEN EN GARAGES BIJ WONINGEN**

Onderstaande tabel wordt gebruikt voor het bepalen van de parkeercapaciteit van opritten en garages bij woningen.

Correctiefactoren parkeren op eigen terrein bij woningen

<b>Parkeervoorziening</b>	<b>Theoretisch aantal</b>	<b>Berekenings- aantal</b>	<b>Opmerkingen</b>
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	oprit minimaal 5,0 meter diep
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	oprit minimaal 10,0 meter diep
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	oprit minimaal 4,5 meter breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4	
Garagebox (niet bij woning)	1	0,5	
Garage met enkele oprit	2	1,0	oprit minimaal 5,0 meter diep
Garage met lange oprit	3	1,3	oprit minimaal 10,0 meter diep
Garage met dubbele oprit	3	1,8	oprit minimaal 4,5 meter breed



## Bijlage 4 Overzicht parkeernormen Harlingen

Per functie en per zone is de parkeernorm weergegeven in aantallen parkeerplaatsen. Het aandeel bezoekers staat voor het percentage of aantal bezoekers waarmee in de parkeernorm rekening is gehouden. De weergegeven parkeernormen zijn dus inclusief bezoekersparkeren.

Wonen	Binnen- stad	Vignet- gebied	Eenheid	Aandeel bezoekers
meergezinswoning klein (0 tot en met 80 m2 bvo)	1,20	1,50	per woning	0,3 per woning
meergezinswoning midden (80 tot 120 m2 bvo)	1,25	1,60	per woning	0,3 per woning
meergezinswoning groot (groter dan 120 m2 bvo)	1,50	1,90	per woning	0,3 per woning
eengezinswoning vrijstaand	1,80	2,00	per woning	0,3 per woning
eengezinswoning twee-onder-een-kap	1,70	2,00	per woning	0,3 per woning
eengezinswoning tussen/hoek	1,50	1,90	per woning	0,3 per woning
kamerverhuur, zelfstandig (niet-studenten)	0,55	0,70	per kamer	0,2 per kamer
kamerverhuur, studenten, niet-zelfstandig	0,25	0,25	per kamer	0,2 per kamer
aanleunwoning en serviceflat	1,05	1,10	per woning	0,3 per woning

### Opmerkingen bij wonen

- Bepaling bvo's met NEN 2580 (exclusief parkeerruimte<sup>6</sup>).
- Voor woningen met een aan huis gebonden bedrijf wordt aan het bedrijfsdeel een extra parkeernorm toegevoegd wanneer het bruto vloeroppervlak van dat bedrijfsdeel groter is dan 25 m2. In dat geval moet de geldende parkeernorm worden toegepast.

Werken	Binnen- stad	Vignet- gebied	Eenheid	Aandeel bezoekers
kantoor (zonder baliefunctie), bijvoorbeeld administratief en zakelijk	1,55	2,05	per 100 m2 bvo	5%
commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	2,05	2,85	per 100 m2 bvo	20%
bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	1,55	2,35	per 100 m2 bvo	5%
bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)	0,65	1,05	per 100 m2 bvo	5%
bedrijfsverzamelgebouw	1,25	1,85	per 100 m2 bvo	9%

### Opmerkingen bij werken

- Bedrijfsverzamelgebouw: een gelijkwaardige mix van kantoren (zonder baliefunctie), arbeidsextensieve en arbeidsintensieve bedrijven.

<sup>6</sup> Verwarrend genoeg, wordt bij deze norm ook de parkeerruimte als onderdeel van het BVO gezien. Dat onderdeel van de norm wordt dus uitgezonderd.



<b>Winkelen en boodschappen</b>	<b>Binnen- stad</b>	<b>Vignet- gebied</b>	<b>Eenheid</b>	<b>Aandeel bezoekers</b>
buurtsupermarkt	1,90	3,50	per 100 m2 bvo	89%
discountsupermarkt	3,30	6,50	per 100 m2 bvo	96%
fullservice supermarkt (laag en middellaag prijsniveau)	3,10	5,40	per 100 m2 bvo	93%
fullservice supermarkt (middelhoog en hoog prijsniveau)	3,60	4,90	per 100 m2 bvo	93%
grote supermarkt	6,00	7,70	per 100 m2 bvo	84%
groothandel in levensmiddelen	n.v.t.	6,40	per 100 m2 bvo	80%
binnenstad of hoofdwinkelcentrum	3,45	n.v.t.	per 100 m2 bvo	82%
buurt- en dorpscentrum	n.v.t.	3,70	per 100 m2 bvo	72%
wijkcentrum (klein)	n.v.t.	4,50	per 100 m2 bvo	76%
wijkcentrum (gemiddeld)	n.v.t.	5,10	per 100 m2 bvo	79%
wijkcentrum (groot)	n.v.t.	5,70	per 100 m2 bvo	81%
weekmarkt (bij klein wijk-, buurt- en dorpscentrum)	0,20	0,20	per 100 m2 bvo	85%
kringloopwinkel	1,00	1,85	per 100 m2 bvo	89%
bruin- en witgoedzaken	3,95	7,85	per 100 m2 bvo	92%
woonwarenhuis/woonwinkel	1,25	1,85	per 100 m2 bvo	91%
woonwarenhuis (zeer groot)	n.v.t.	5,05	per 100 m2 bvo	95%
meubelboulevard/woonboulevard	n.v.t.	2,35	per 100 m2 bvo	93%
winkelboulevard	n.v.t.	4,15	per 100 m2 bvo	94%
outletcentrum	n.v.t.	10,10	per 100 m2 bvo	94%
bouwmarkt	n.v.t.	2,35	per 100 m2 bvo	87%
tuincentrum	n.v.t.	2,55	per 100 m2 bvo	89%
groencentrum	n.v.t.	2,55	per 100 m2 bvo	89%

#### **Opmerkingen bij winkelen en boodschappen**

- Buurtsupermarkt: Dit is een kleinere supermarkt (kleiner dan 600 m2 wvo) die meestal een duidelijk afgebakend verzorgingsgebied heeft.
- Discountsupermarkt: Dit is een supermarkt die zich kenmerkt door een relatief laag prijsniveau. Het serviceniveau is laag en het assortiment beperkt. Supermarkten die tot dit type behoren, zijn bijvoorbeeld Aldi en Lidl.
- Fullservice supermarkt (laag en middellaag prijsniveau): Dit is een supermarkt die zich kenmerkt door een relatief laag prijsniveau. Het serviceniveau is van een middenniveau en het assortiment is uitgebreid. Dit soort supermarkten heeft speciale afdelingen voor vlees, kaas en brood. De verkoopvloeroppervlakte is vaak groter dan 1.000 m2 wvo. Supermarkten die binnen dit type vallen zijn bijvoorbeeld Nettorama, C1000 en Jumbo.
- Fullservice supermarkt (middelhoog en hoog prijsniveau): Dit is een supermarkt die zich kenmerkt door een relatief hoog prijsniveau. Ook het serviceniveau is van een hoog niveau en het assortiment is (soms zeer) uitgebreid. Dit soort supermarkten heeft speciale afdelingen voor vlees, kaas en brood. Het verkoopvloeroppervlakte is vaak groter dan 1.000 m2 wvo. Supermarkten die tot dit type behoren, zijn bijvoorbeeld Plus en Albert Heijn.
- Grote supermarkt: Bij de supermarkten is een trend tot schaalvergroting zichtbaar. De omvang van nieuwe supermarkten overschrijdt oude normen. Grote supermarkten kenmerken zich door een (zeer) uitgebreid assortiment op een verkoopvloeroppervlakte groter dan 2.500 m2 wvo (en vaak kleiner dan 4.000 m2 wvo). Het serviceniveau is hoog. Dit soort supermarkten heeft speciale afdelingen voor vlees, kaas en brood. Een supermarkt die tot dit type behoort, is Albert Heijn XL.



- Groothandel in levensmiddelen: Een groothandel in levensmiddelen is meestal een grootschalige detailhandelsvestiging op een industrieterrein aan de rand van een stad. Bekende ketens zijn Makro, HANOS en Sligro.
- Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum: De binnenstad of het hoofdwinkelgebied van een kern is vaak het oudste deel van een dorp of een stad dat door de aanwezigheid van meerdere winkels en andere voorzieningen een centrumfunctie vervult (centrale winkelgebieden). De bedoelde (met name grotere) centra zijn voor een belangrijk deel gericht op het zogenoemde funshoppen en op winkelen (het aanschaffen van goederen met een hoge drempelwaarde en een lage aankoopfrequentie).
- Stadsdeel-, wijk-, buurt- en dorpscentrum: Stadsdeel-, wijk- en buurtcentra zijn ondersteunende winkelgebieden (voornamelijk voor doelgerichte boodschappen) die een aanvulling vormen op de binnenstad of het hoofdwinkelgebied van een kern in een gemeente. Een dorpscentrum is het winkelgebied van een dorp (< 20.000 inwoners).
- Weekmarkt: 1 m1 kraam = 6 m2 bvo (indien geen parkeren achter kraam dan + 1,0 pp per standhouder)
- Bruin- en witgoedzaken: Het gaat om grootschalige, volumineuze vestigingen die vaak gevestigd zijn in de eerste bebouwingsschil rondom het stadscentrum of in gebieden die aan de rand van de stad liggen.
- Woonwarenhuis/woonwinkel (overig): Het betreft grootschalige detailhandelszaken die een breed assortiment voeren met betrekking tot het inrichten van woningen in de breedste zin van het woord. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om meubels, verf, behang, accessoires en verlichting. Voorbeelden van dergelijke woonwinkels zijn Kwantum, Profijtmeubel, Trendhopper en Leen Bakker. In verband met het ontbreken van praktijkgegevens worden deze normen ook toegepast voor meer gespecialiseerde grootschalige woonwinkels die zich toeleggen op keukens, zonwering, verlichting, bedden, enzovoort.
- Winkelboulevard: Een winkelboulevard of retailpark is een verzameling van meerdere, vaak grootschalige detailhandelsvestigingen op korte loopafstand van elkaar (die in tegenstelling tot een woon- of meubelboulevard niet gericht zijn op een gezamenlijk thema).
- Outletcentrum: Een outletcentrum bestaat uit een verzameling van meerdere detailhandelsvestigingen op korte loopafstand van elkaar, die gezamenlijk een grootschalig winkelgebied vormen (met een oppervlakte van 5.000 tot 40.000 m2 vvo). Een outletcentrum profileert zich meestal met lagere prijzen dan standaardwinkels.
- Tuincentrum (inclusief buitenruimte): Het betreft de middelgrote en grootschalige detailhandelsvestigingen (> 1.000 m2 vvo) in (perifeer) stedelijk gebied of het buitengebied. Er worden in deze centra ook aanverwante artikelen verkocht, zoals sier- artikelen, seizoenartikelen (zoals kerstversiering), accessoires en decoratiemateriaal voor in huis. De buitenruimte is verkoopruimte (voor klanten toegankelijk) en moet worden meegerekend bij de bepaling van het aantal vierkante meters bvo.
- Groencentrum (inclusief buitenruimte): Het betreft kleinere tuincentra (< 2.000 m2 vvo) die liggen in (perifeer) stedelijk gebied of het buitengebied. Er worden in beperkte mate aanverwante artikelen verkocht (alleen aan groen gerelateerde zaken, zoals tuingereedschap, materiaal ten behoeve van klein tuinonderhoud en groen gerelateerde decoraties). Er worden geen seizoenartikelen (zoals kerstversiering) verkocht. Groencentra zijn meestal kleinere bedrijven met als achtergrond een hoveniersbedrijf of plantenkwekerij, die fungeren als lokaal tuin-centrum. De buitenruimte is verkoopruimte (voor klanten toegankelijk) en moet worden meegerekend bij de bepaling van het aantal vierkante meters bvo.



<b>Sport, cultuur en ontspanning</b>	<b>Binnen- stad</b>	<b>Vignet- gebied</b>	<b>Eenheid</b>	<b>Aandeel bezoekers</b>
bibliotheek	0,45	1,15	per 100 m2 bvo	97%
museum	0,60	1,10	per 100 m2 bvo	95%
bioscoop	3,20	11,20	per 100 m2 bvo	94%
filmtheater/filmhuis	2,60	7,90	per 100 m2 bvo	97%
theater/schouwburg	7,40	9,30	per 100 m2 bvo	87%
musicaltheater	2,90	4,00	per 100 m2 bvo	86%
casino	5,70	6,50	per 100 m2 bvo	86%
bowlingcentrum	1,60	2,80	per bowlingbaan	89%
biljart-/snookercentrum	0,85	1,35	per tafel	87%
dansstudio	1,60	5,50	per 100 m2 bvo	93%
fitnessstudio/sportschool	1,40	4,80	per 100 m2 bvo	87%
fitnesscentrum	1,70	6,30	per 100 m2 bvo	90%
wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)	n.v.t.	9,30	per 100 m2 bvo	99%
sauna, hammam	2,50	6,60	per 100 m2 bvo	99%
sporthal	1,55	2,85	per 100 m2 bvo	96%
sportzaal	1,15	2,75	per 100 m2 bvo	94%
tennisal	0,30	0,50	per 100 m2 bvo	87%
squashhal	1,60	2,70	per 100 m2 bvo	84%
zwembad overdekt	n.v.t.	11,50	per 100 m2 bvo	97%
zwembad openlucht	n.v.t.	12,90	per 100 m2 bvo	99%
sportveld	20,00	20,00	per hectare netto terrein	95%
stadion	0,12	0,12	per zitplaats	99%
kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)	1,25	1,85	per 100 m2 bvo	98%
kunstijsbaan (400 meter)	n.v.t.	2,55	per 100 m2 bvo	98%
jachthaven	0,60	0,60	per ligplaats	0%
golfoefencentrum	n.v.t.	50,00	per centrum	93%
golfbaan (18 holes)	n.v.t.	90,00	per 18 holes	98%
indoorspeeltuin (kinderspeelhal), gemiddeld en kleiner	3,10	4,70	per 100 m2 bvo	97%
indoorspeeltuin (kinderspeelhal), groot	3,70	5,60	per 100 m2 bvo	98%
indoorspeeltuin (kinderspeelhal), zeer groot	3,90	5,80	per 100 m2 bvo	98%
manege (paardenhouderij)	n.v.t.	0,40	per box	90%
dierenpark	8,00	8,00	per hectare netto terrein	99%
attractie- en pretpark	8,00	8,00	per hectare netto terrein	99%
volkstuint	n.v.t.	1,35	per 10 tuinen	100%

#### Opmerkingen bij sport, cultuur en ontspanning

- Bioscoop/theater/schouwburg: 1 zitplaats is circa 3 m2 bvo. Bij deze functies moet voor parkeren rekening worden gehouden met een eventuele overlap tussen twee voorstellingen (parkeerbehoefte +40%).
- Theater/schouwburg: 100 zitplaatsen is 300 m2 bvo.
- Musicaltheater: 100 zitplaatsen is 840 m2 bvo.
- Sporthal en sportzaal: bij grote aantallen bezoekers (bijvoorbeeld bij topsport) zijn de parkeernormen te laag.
- De parkeernorm voor een combinatie van een overdekt en een openlucht zwembad wordt berekend via de verhouding bassin overdekt en openlucht.



<b>Horeca en (verblijfs)recreatie</b>	<b>Binnen- stad</b>	<b>Vignet- gebied</b>	<b>Eenheid</b>	<b>Aandeel bezoekers</b>
camping (kampeerterrein)	n.v.t.	1,20	per standplaats	90%
bungalowpark (huisjescomplex)	n.v.t.	1,70	per bungalow	91%
1* hotel	0,40	2,40	per 10 kamers	77%
2* hotel	1,35	4,05	per 10 kamers	80%
3* hotel	2,10	5,00	per 10 kamers	77%
4* hotel	3,40	7,20	per 10 kamers	73%
5* hotel	5,30	10,60	per 10 kamers	65%
café/bar/cafetaria	4,00	5,00	per 100 m2 bvo	90%
restaurant	8,00	12,00	per 100 m2 bvo	80%
discotheek	7,00	20,00	per 100 m2 bvo	99%
evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw	5,50	8,50	per 100 m2 bvo	99%

<b>Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen</b>	<b>Binnen- stad</b>	<b>Vignet- gebied</b>	<b>Eenheid</b>	<b>Aandeel bezoekers</b>
huisartsenpraktijk (-centrum)	2,05	2,95	per behandelkamer	57%
apotheek	2,25	3,15	per apotheek	45%
fysiotherapiepraktijk (-centrum)	1,25	1,75	per behandelkamer	57%
consultatiebureau	1,35	1,85	per behandelkamer	50%
consultatiebureau voor ouderen	1,30	1,90	per behandelkamer	38%
tandartsenpraktijk (centrum)	1,55	2,35	per behandelkamer	47%
gezondheidscentrum	1,55	2,15	per behandelkamer	55%
crematorium	n.v.t.	30,00	per deels gelijktijdige plechtigheid	99%
begraafplaats	n.v.t.	30,00	per deels gelijktijdige plechtigheid	97%
penitentiaire inrichting	1,65	3,25	per 10 cellen	37%
religiegebouw	0,15	0,15	per zitplaats	0%
verpleeg- en verzorgingstehuis	0,60	0,60	per wooneenheid	60%

<b>Onderwijs</b>	<b>Binnen- stad</b>	<b>Vignet- gebied</b>	<b>Eenheid</b>	<b>Aandeel bezoekers</b>
kinderdagverblijf (crèche)	1,00	1,40	per 100 m2 bvo	0%
basisonderwijs	0,75	0,75	per leslokaal	0%
middelbare school	3,70	4,90	per 100 leerlingen	11%
ROC	4,70	5,80	per 100 leerlingen	7%
hogeschool	9,30	10,70	per 100 studenten	72%
universiteit	13,20	16,50	per 100 studenten	48%
avondonderwijs	4,50	6,80	per 10 studenten	95%

#### Opmerkingen bij onderwijs

- Kinderdagverblijf en basisonderwijs zijn exclusief kiss+ride voor halen en brengen.
- Middelbare school/ROC/hogeschool/universiteit/avondonderwijs: het aandeel bezoekers is de parkeerbehoefte van de leerlingen/studenten.

