

Nota Parkeernormen Tiel 2022

Inhoud

1. Aanleiding.....	3
2. Uitgangspunten parkeerbeleid	4
2.1 Uitgaan van landelijke kencijfers.....	4
2.2 Ruimte creëren voor ontwikkelingen	4
3. Toetsingskader.....	5
4. Parkeernormen gemeente Tiel	7
4.1 Hoofdgroep wonen.....	8
4.2 Hoofdgroep werken.....	11
4.3 Hoofdgroep winkelen en boodschappen.....	12
4.4 Hoofdgroep sport, cultuur en ontspanning	16
4.5 Hoofdgroep horeca en (verblijfs)recreatie	24
4.6 Hoofdgroep gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen.....	26
5. Aanwezigheidspercentages	30
6. Juridisch kader en handhaving	31
6.1 Algemeen.....	31
6.2 Toezicht.....	31
6.3 Handhaving	31
6.4 Juridisch kader.....	31
6.5 Overgangsbepaling	31
BIJLAGE 1: Stedelijke zones	32
BIJLAGE 2: Schema beoordeling parkeereis en parkeerbijdrageregeling	33
BIJLAGE 3: opstellen parkeerbalans.....	34
BIJLAGE 4: Mobiliteitsplan	36

1. Aanleiding

De mobiliteit in Nederland verandert. Denk bijvoorbeeld aan elektrificatie en het delen van voertuigen en fietsen, slimme mobiliteit en veranderingen in het autobezit onder jongeren en ouderen. Mobiliteit, auto- en fietsbezit en -gebruik zullen in de komende jaren blijven groeien (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2016). Deze ontwikkelingen hebben een impact op de parkeerbehoefte. Dit is voor het CROW aanleiding geweest om in 2018 de parkeerkencijfers aan te passen.

In de Toekomstvisie, de Binnenstadsvisie en de woonvisie heeft Tiel verschillende ambities vastgesteld waaraan men wil werken in de gemeente. Al deze ambities vragen ruimte van onze leefomgeving. Parkeerplaatsen voor auto's nemen waardevolle ruimte in en kunnen bij een onjuiste dimensionering (aantal en verschijningsvorm) de kwaliteit van de leefomgeving aantasten. Echter kan een tekort aan parkeercapaciteit een bron van overlast zijn voor de omgeving. Parkeernormen zijn daarbij een hulpmiddel. Met parkeernormen kan een goede inschatting gemaakt worden van de te verwachten parkeerbehoefte bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

Om te voorzien in de veranderende mobiliteit en bij te dragen aan de ambities van Tiel, hebben we de Nota Parkeernormen Tiel 2022 opgesteld. In deze nota hebben we alle parkeernormen opgenomen voor ruimtelijke ontwikkelingen in onze gemeente.

Deze Nota vervangt de kencijfers die we hebben opgenomen in de Parkeerbijdrageregeling 2010.

2. Uitgangspunten parkeerbeleid

2.1 Uitgaan van landelijke kencijfers

Als basis voor de Tielse parkeernormen wordt CROW publicatie 381 “Toekomstbestendig Parkeren” (2018) gehanteerd. In deze publicatie zijn kencijfers voor parkeren ingedeeld in klassen. Er wordt onderscheid gemaakt in typen gemeenten op basis van de stedelijkheidsgraad, gebruiksfuncties zoals wonen, werken en recreëren, en de geografische ligging in de gemeente. Tiel valt hierbij in de stedelijkheidsgraad 'matig stedelijk'. De stedelijke zones zijn afgebeeld in bijlage 1.

Elke situatie is echter anders. Daarom geeft het CROW voor alle gebruiksfuncties bandbreedtes van voor het bepalen de parkeerbehoefte. Daarmee kunnen overheden maatwerk leveren.

Gemeente Tiel gaat uit van één parkeernorm voor elke functie, en niet voor een bandbreedte. Het hanteren van een bandbreedte leidt in de regel tot discussie over wat dan de precieze norm zou moeten zijn. Eén parkeernorm leidt tot eenduidigheid en duidelijkheid. We gaan standaard uit van het midden van bandbreedtes die CROW voor de verschillende functies heeft aangegeven.

Ook blijven we de bezetting van onze parkeerplaatsen monitoren en passen we onze parkeernormen waar nodig aan op basis van nieuwe inzichten en publicaties. Zo hebben we in de Nota Parkeernormen Tiel 2022 de kencijfers voor diverse woningtypen naar beneden bijgesteld op basis van recent onderzoek.

De Tielse parkeernormen zijn opgenomen in hoofdstuk 4.

2.2 Ruimte creëren voor ontwikkelingen

Tiel heeft ambities die fysieke ruimte vragen om gerealiseerd te kunnen worden. De beschikbare ruimte in Tiel wordt steeds beperkter, waardoor keuzes gemaakt moeten worden over het ruimtegebruik.

In de Parkeerbijdrageregeling Tiel 2022 zijn regels opgenomen voor het vaststellen van de parkeereis bij ruimtelijke ontwikkelingen. In situaties waarin niet aan de parkeereis kan worden voldaan heffen we een parkeerbijdrage. Hiermee kan de gemeente bij dreigende tekorten extra parkeervoorzieningen realiseren. Dit geeft ruimte aan initiatiefnemers om ruimtelijke ontwikkelingen te realiseren wanneer de norm “parkeren op eigen terrein” niet kan worden gerealiseerd. Voor de gemeente biedt de parkeerbijdrageregeling de financiële ruimte om de kosten van noodzakelijke parkeervoorzieningen (gedeeltelijk) te dekken.

De hoogte van de parkeerbijdragen is vastgelegd in de Parkeerbijdrageregeling Tiel 2022.

3. Toetsingskader

Dit hoofdstuk beschrijft het toetsingskader van de parkeernormen in Tiel:

1. Elke initiatiefnemer van een bouwplan (woning, winkel, bedrijf, etc.) is verantwoordelijk voor het realiseren van z'n eigen parkeeroplossing voor zowel bewoners, werknemers als bezoekers.
2. Een nieuw bouwinitiatief (verbouw, nieuwbouw, functieverandering) mag geen parkeerproblemen veroorzaken in de omgeving. Dit betekent dat de parkeeroplossing binnen het plangebied, op eigen terrein of in de directe omgeving van het plangebied moet worden gerealiseerd.
3. Op basis van de in hoofdstuk 4 opgenomen Tielse parkeernormen en de stedelijke zone waarin het (ver)bouwplan ligt, berekent de aanvrager van een omgevingsvergunning hoeveel parkeerplaatsen vervallen en hoeveel parkeerplaatsen in de nieuwe situatie nodig zijn (parkeerbalans).
4. In de parkeerbalans dient ervan te worden uitgegaan dat het aantal parkeerplaatsen voor bezoekers openbaar blijft. Openbare parkeerplaatsen kunnen voor meerdere functies en door verschillende doelgroepen worden gebruikt. Deze doelgroepen zijn niet altijd gelijktijdig aanwezig. De aanwezigheid per doelgroep wordt bepaald op basis van de aanwezigheidspercentages in hoofdstuk 5. Niet-openbare parkeerplaatsen worden in de parkeerbalans opgenomen als "permanent bezet" (aanwezigheidspercentage 100%).
5. De einduitkomst van de berekende parkeerbalans wordt naar boven afgerond op hele aantallen parkeerplaatsen. De afgeronde parkeerbalans wordt in de omgevingsvergunning opgenomen als de gemeentelijke parkeereis.
6. In het Centrumgebied (gebied binnen de grachten, zie bijlage 1) wordt voor nieuwe functies alleen de vaste parkeerbehoefte (privé) berekend. De publieke parkeerbehoefte (aandeel bezoekers, zoals vermeld in de onderstaande tabel) wordt in dit deel van Tiel opgelost in en op de openbaar toegankelijke parkeervoorzieningen. Buiten het Centrumgebied behoort deze publieke parkeerbehoefte wel tot de gemeentelijke parkeereis op eigen terrein.
7. In sommige situaties kan de oplossing in de bestaande openbare ruimte gevonden worden. In andere situaties (bijvoorbeeld herstructureringsgebieden) dienen parkeerplaatsen op maaiveld of in een gebouwde voorziening te worden gerealiseerd. Indien het gewenst is om parkeren in de bestaande openbare ruimte op te lossen toont de aanvrager van een omgevingsvergunning aan de hand een parkeeronderzoek aan dat er voldoende vrije parkeerplaatsen in de omgeving beschikbaar zijn (en blijven).
8. Voor nieuwbouwplannen (dus ook sloop/nieuwbouw) wordt het benodigde aantal parkeerplaatsen berekend over het gehele nieuwbouwplan. De omvang van het bouwplan wordt uitgedrukt in de eenheden die horen bij de parkeernorm van de betreffende functie. Voor verbouwplannen geldt het principe 'oud voor nieuw' (salderingsprincipe). Alleen de uitbreiding is bepalend voor het opstellen van de parkeereis. Als verbouwen gepaard gaat met functiewijziging van een bestaand pand, dan wordt het benodigde aantal extra parkeerplaatsen uitsluitend bepaald op basis van de toename van de parkeerbehoefte: parkeereis nieuwe functie en nieuwe omvang minus de parkeereis die van toepassing zou zijn geweest op de oude functie en oude omvang (volgens de normen in deze notitie).
9. Het toepassen van de parkeernormen heeft een positieve invloed op de beleidsuitgangspunten van de omgevingsvisie van de gemeente Tiel;
10. Om de kwaliteit van de openbare ruimte (bijvoorbeeld groenvoorzieningen, een kindvriendelijke straat, etc.) en de leefbaarheid van de stad te handhaven en waar mogelijk te verbeteren, is het belangrijk dat er niet meer dan het benodigde aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte op straatniveau wordt gerealiseerd. Bij een nieuw initiatief betreft de initiatiefnemer nadrukkelijk de omgeving in het proces.

11. Met een mobiliteitsplan kan de aanvrager een maximale reductie op de parkeereis realiseren van 25% van het benodigde aantal parkeerplaatsen. In het mobiliteitsplan legt de initiatiefnemer uit hoe deze in een deel van de parkeerbehoefte voorziet door middel van alternatieve mogelijkheden en hoe de inzet van deze instrumenten in de praktijk gewaarborgd wordt. Denk bijvoorbeeld aan het investeren in deelauto's of fietsparkeervoorzieningen, het beschrijven van de beoogde doelgroepen, gebruik maken van het bestaande openbaar vervoer netwerk, etc. Het maken van dit plan betekent niet automatisch dat een reductie wordt toegekend; daarvoor moet namelijk voldaan worden aan de criteria zoals beschreven in bijlage 4: Mobiliteitsplan. Het mobiliteitsplan moet uitvoerbaar en realistisch zijn, voorgestelde maatregelen moeten geborgd blijven en het plan is door een extern verkeerskundig adviesbureau opgesteld. Een goed mobiliteitsplan is in het belang van de initiatiefnemer en de toekomstige gebruikers en bezoekers.
12. Door de reductie op basis van het mobiliteitsplan hoeft er minder ruimte ingericht te worden als parkeerplaats voor auto's. De gemeente wil dat deze ruimte gebruikt wordt om de ruimtelijke kwaliteit in het plangebied of de nabije omgeving te verbeteren conform de beleidsdoelstellingen uit de omgevingsvisie. De gemeente en de initiatiefnemer gaan in overleg om te bepalen hoe deze ruimte ingevuld mag worden. De mogelijke invulling moet aansluiten bij de uitgangspunten van de omgevingsvisie. Dergelijke afspraken worden vastgelegd in een exploitatieovereenkomst.
13. Waar niet kan worden voorzien in voldoende parkeerplaatsen vindt nadere uitwerking (maatwerk) plaats in overleg tussen de aanvrager en de Regisseur Parkeren en Verkeer of diens plaatsvervanger. Wanneer een initiatiefnemer met voldoende argumenten kan aantonen dat de voorgeschreven parkeereis niet realiseerbaar is, wordt er gekeken naar alternatieve mogelijkheden om het parkeren proberen op te lossen. De uitkomsten van dat overleg worden opgenomen in het besluit voor de omgevingsvergunning, als motivering voor geheel of gedeeltelijke vrijstelling van het heffen de parkeerbijdrage.
14. Wanneer er geen alternatieve mogelijkheden zijn, kan er geen medewerking verleend worden aan de ruimtelijke ontwikkeling.
15. Maatwerkberekeningen worden altijd in een vergadering van het College van Burgemeester en Wethouders behandeld.

4. Parkeernormen gemeente Tiel

In dit hoofdstuk zijn per functie de parkeerkencijfers weergegeven.

Opmerkingen

- Het 'aandeel laadpunten' staat voor het percentage laadpunten waarmee in het kencijfer rekening is gehouden. Het weergegeven kencijfer is dus inclusief het aantal openbare laadpunten.
- Het 'aandeel bezoekers' in de tabellen staat voor het aantal parkeerplaatsen, dat openbaar toegankelijk moet zijn voor bezoekers die hun auto willen parkeren. Hiermee is in het kencijfer rekening gehouden. Het weergegeven parkeerkencijfer is dus inclusief bezoekersparkeren.

4.1 Hoofdgroep wonen

koop, huis vrijstaand¹

	Parkeerkcijfers (per woning)			buitengebied	aandeel oplaadpunten
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom		
matig stedelijk	1,7	1,9	2,1	2,7	0,8-1,7% per woning
opmerking	aandeel bezoekers: 0,3 pp per woning				

koop, huis twee-onder-een-kap¹

	Parkeerkcijfers (per woning)			buitengebied	aandeel oplaadpunten
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom		
matig stedelijk	1,6	1,8	2,0	2,5	0,8-1,7% per woning
opmerking	aandeel bezoekers: 0,3 pp per woning				

koop, huis tussen/hoek¹

	Parkeerkcijfers (per woning)			buitengebied	aandeel oplaadpunten
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom		
matig stedelijk	1,4	1,7	1,8	2,3	0,3-0,5% per woning
opmerking	aandeel bezoekers: 0,3 pp per woning				

koop, appartement, duur¹

	Parkeerkcijfers (per woning)			buitengebied	aandeel oplaadpunten
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom		
matig stedelijk	1,5	1,7	1,9	2,4	0,8-1,7% per woning
opmerking	aandeel bezoekers: 0,3 pp per woning				

koop, appartement, midden¹

	Parkeerkcijfers (per woning)			buitengebied	aandeel oplaadpunten
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom		
matig stedelijk	1,3	1,6	1,7	2,2	0,3-0,5% per woning
opmerking	aandeel bezoekers: 0,3 pp per woning				

¹ gewijzigd o.b.v. onderzoek autobezit Tiel (bron: Markt-data-onderzoek naar autobezit en parkeerbehoefte van bewoners in sociale huurwoningen in Tiel, Windsnelheid Vastgoedmarketingadvies, mei 2021, in opdracht van Woningcorporatie Kleurrijk Wonen)

koop, appartement, goedkoop¹

	Parkeerkencijfers (per woning)			buitengebied	aandeel oplaadpunten
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom		
matig stedelijk	1,2	1,4	1,5	1,9	0,07-0,2% per woning
opmerking	aandeel bezoekers: 0,3 pp per woning				

huur, huis, vrije sector¹

	Parkeerkencijfers (per woning)			buitengebied	aandeel oplaadpunten
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom		
matig stedelijk	1,2	1,5	1,4	2,1	0,3-0,5% per woning
opmerking	aandeel bezoekers: 0,3 pp per woning				

huur, huis, sociale huur¹

	Parkeerkencijfers (per woning)			buitengebied	aandeel oplaadpunten
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom		
matig stedelijk	0,9	1,1	1,3	1,5	0,07-0,2% per woning
opmerking	aandeel bezoekers: 0,3 pp per woning				

huur, appartement, duur¹

	Parkeerkencijfers (per woning)			buitengebied	aandeel oplaadpunten
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom		
matig stedelijk	1,1	1,5	1,4	2,0	0,8-1,7% per woning
opmerking	aandeel bezoekers: 0,3 pp per woning				

huur, appartement, midden/goedkoop¹

	Parkeerkencijfers (per woning)			buitengebied	aandeel oplaadpunten
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom		
matig stedelijk	0,8	1,0	0,9	1,5	0,3-0,5% per woning
opmerking	aandeel bezoekers: 0,3 pp per woning				

huur, appartement, sociale huur^{1,2}

	Parkeerkencijfers (per woning)			buitengebied	aandeel oplaadpunten
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom		
matig stedelijk	0,7	0,9	1,1	1,3	0,3-0,5% per woning
opmerking	aandeel bezoekers: 0,3 pp per woning				

¹ gewijzigd o.b.v. onderzoek autobezit Tiel (bron: Markt-data-onderzoek naar autobezit en parkeerbehoefte van bewoners in sociale huurwoningen in Tiel, Windtsnelheid Vastgoedmarketingadvies, mei 2021, in opdracht van Woningcorporatie Kleurrijk Wonen)

² nieuwe rubriek o.b.v. autobezit Tiel (bron: Markt-data-onderzoek naar autobezit en parkeerbehoefte van bewoners in sociale huurwoningen in Tiel, Windtsnelheid Vastgoedmarketingadvies, mei 2021, in opdracht van Woningcorporatie Kleurrijk Wonen)

kamerverhuur, zelfstandig (niet-studenten)

	Parkeerkcijfers (per kamer)			buitengebied	aandeel oplaadpunten
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom		
matig stedelijk	0,55	0,65	0,7	0,7	0,07-0,2% per kamer
opmerking	aandeel bezoekers: 0,2 pp per woning				

kamerverhuur, studenten, niet-zelfstandig

	Parkeerkcijfers (per kamer)			buitengebied	aandeel oplaadpunten
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom		
matig stedelijk	0,25	0,25	0,25	0,25	0,07-0,2% per kamer
opmerking	aandeel bezoekers: 0,2 pp per woning				

serviceflat

	Parkeerkcijfers (per woning)			buitengebied	aandeel oplaadpunten
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom		
matig stedelijk	1,05	1,1	1,1	1,2	0,07-0,2% per woning
opmerking	aandeel bezoekers: 0,3 pp per woning				

kleine eenpersoonswoning (tiny house, meestal grondgebonden)

	Parkeerkcijfers (per woning)			buitengebied	aandeel oplaadpunten
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom		
matig stedelijk	0,55	0,65	0,7	0,7	0,07-0,2% per woning
opmerking	aandeel bezoekers: 0,3 pp per kamer				

4.2 Hoofdgroep werken

kantoor (zonder baliefunctie)

	Parkeerkencijfers (per 100m ² bvo)			buitengebied	aandeel oplaadpunten
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom		
matig stedelijk	1,55	1,95	2,05	2,55	3,0%-geen bovengrens
opmerking	aandeel bezoekers: 5%				

commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)

	Parkeerkencijfers (per 100m ² bvo)			buitengebied	aandeel oplaadpunten
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom		
matig stedelijk	2,05	2,35	2,85	3,55	3,0%-geen bovengrens
opmerking	aandeel bezoekers: 20%				

bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)

	Parkeerkencijfers (per 100m ² bvo)			buitengebied	aandeel oplaadpunten
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom		
matig stedelijk	1,55	1,95	2,35	2,35	3,0%-geen bovengrens
opmerking	aandeel bezoekers: 5% exclusief vrachtwagenparkeren				

bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)

	Parkeerkencijfers (per 100m ² bvo)			buitengebied	aandeel oplaadpunten
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom		
matig stedelijk	0,65	0,85	1,05	1,05	3,0%-geen bovengrens
opmerking	aandeel bezoekers: 5% exclusief vrachtwagenparkeren				

bedrijfsverzamelgebouw

	Parkeerkencijfers (per 100m ² bvo)			buitengebied	aandeel oplaadpunten
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom		
matig stedelijk	0,65	0,85	1,05	1,05	3,0%-geen bovengrens
opmerking	gelijkwaardige mix van kantoren (zonder baliefunctie), arbeidsextensieve en arbeidsintensieve bedrijven				

4.3 Hoofdgroep winkelen en boodschappen

buurtsupermarkt

	Parkeerkcijfers (per 100m ² bvo)			buitengebied	aandeel oplaadpunten
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom		
matig stedelijk	1,9	2,7	3,5	n.v.t.	0-2,5%
opmerking	aandeel bezoekers: 89%				

fullservice supermarkt

	Parkeerkcijfers (per 100m ² bvo)			buitengebied	aandeel oplaadpunten
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom		
matig stedelijk	3,3	4,35	5,2	n.v.t.	0-2,5%
opmerking	aandeel bezoekers: 93%				

grote supermarkt (XL)

	Parkeerkcijfers (per 100m ² bvo)			buitengebied	aandeel oplaadpunten
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom		
matig stedelijk	6	6,9	7,7	n.v.t.	0-2,5%
opmerking	aandeel bezoekers: 84%				

groothandel el specialist (bijvoorbeeld levensmiddelen, kantoorartikelen)

	Parkeerkcijfers (per 100m ² bvo)			buitengebied	aandeel oplaadpunten
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom		
matig stedelijk	n.v.t.	5,65	5,9	n.v.t.	0-2,5%
opmerking	aandeel bezoekers: 80%				

groothandel algemeen

	Parkeerkcijfers (per 100m ² bvo)			buitengebied	aandeel oplaadpunten
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom		
matig stedelijk	n.v.t.	6,4	6,4	n.v.t.	0-2,5%
opmerking	aandeel bezoekers: 80%				

binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum 30.000-50.000 inwoners

	Parkeerkcijfers (per 100m ² bvo)			buitengebied	aandeel oplaadpunten
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom		
matig stedelijk	3,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0-2,5%
opmerking	aandeel bezoekers: 88%				

buurt- en dorpscentrum

	Parkeerkcijfers (per 100m ² bvo)			buitengebied	aandeel oplaadpunten
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom		
matig stedelijk	n.v.t.	3,1	3,7	n.v.t.	0-2,5%
opmerking	aandeel bezoekers: 72%				

wijkcentrum (klein)

	Parkeerkcijfers (per 100m ² bvo)			buitengebied	aandeel oplaadpunten
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom		
matig stedelijk	n.v.t.	3,7	4,5	n.v.t.	0-2,5%
opmerking	aandeel bezoekers: 76%				

wijkcentrum (gemiddeld)

	Parkeerkcijfers (per 100m ² bvo)			buitengebied	aandeel oplaadpunten
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom		
matig stedelijk	n.v.t.	4,4	5,1	n.v.t.	0-2,5%
opmerking	aandeel bezoekers: 79%				

wijkcentrum (groot)

	Parkeerkcijfers (per 100m ² bvo)			buitengebied	aandeel oplaadpunten
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom		
matig stedelijk	n.v.t.	4,8	5,7	n.v.t.	0-2,5%
opmerking	aandeel bezoekers: 81%				

stadsdeelcentrum

	Parkeerkcijfers (per 100m ² bvo)			buitengebied	aandeel oplaadpunten
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom		
matig stedelijk	n.v.t.	5,2	6,3	n.v.t.	0-2,5%
opmerking	aandeel bezoekers: 85%				

weekmarkt (bij klein wijk-, buurt- en dorpscentrum)

	Parkeerkcijfers (per 100m ² bvo)			buitengebied	aandeel oplaadpunten
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom		
matig stedelijk	0,195	0,195	0,195	n.v.t.	0-2,5%
opmerking	aandeel bezoekers: 85%				

De parkeerkcijfers van deze functie zijn indicatief.

Eis: de parkeerbalans voor deze functie dient gemotiveerd door een ter zake deskundig adviesbureau te worden berekend.

kringloopwinkel

	Parkeerkcijfers (per 100m ² bvo)				buitengebied	aandeel oplaadpunten
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom			
matig stedelijk	n.v.t.	1,25	1,85		2,25	0-2,5%
opmerking	aandeel bezoekers: 89%					

bruin- en witgoedzaken

	Parkeerkcijfers (per 100m ² bvo)				buitengebied	aandeel oplaadpunten
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom			
matig stedelijk	3,95	5,85	7,85		9,25	0-2,5%
opmerking	aandeel bezoekers: 92%					

woonwarenhuis/woonwinkel

	Parkeerkcijfers (per 100m ² bvo)				buitengebied	aandeel oplaadpunten
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom			
matig stedelijk	1,25	1,65	1,85		1,95	0-2,5%
opmerking	aandeel bezoekers: 91%					

woonwarenhuis (zeer groot)

	Parkeerkcijfers (per 100m ² bvo)				buitengebied	aandeel oplaadpunten
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom			
matig stedelijk	n.v.t.	n.v.t.	5,05		5,15	2,5-3%
opmerking	aandeel bezoekers: 98%					
	Kengetallen gebaseerd op vestiging van circa 25.000 m ² bvo					

meubelboulevard/woonboulevard

	Parkeerkcijfers (per 100m ² bvo)				buitengebied	aandeel oplaadpunten
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom			
matig stedelijk	n.v.t.	2,05	2,35		n.v.t.	2,5-3%
opmerking	aandeel bezoekers: 93%					

winkelboulevard

	Parkeerkcijfers (per 100m ² bvo)				buitengebied	aandeel oplaadpunten
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom			
matig stedelijk	n.v.t.	3,75	4,45		n.v.t.	2,5-3%
opmerking	aandeel bezoekers: 94%					

outletcentrum

	Parkeerkcijfers (per 100m ² bvo)				
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	aandeel oplaadpunten
matig stedelijk	n.v.t.	9,2	10,1	10,4	2,5-3%
opmerking	aandeel bezoekers: 94%				

bouwmarkt

	Parkeerkcijfers (per 100m ² bvo)				
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	aandeel oplaadpunten
matig stedelijk	n.v.t.	1,85	2,35	2,45	0-2,5%
opmerking	aandeel bezoekers: 87%				

tuincentrum

	Parkeerkcijfers (per 100m ² bvo)				
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	aandeel oplaadpunten
matig stedelijk	n.v.t.	2,25	2,55	2,85	0-2,5%
opmerking	aandeel bezoekers: 89%				

De parkeerkcijfers voor deze functie zijn inclusief buitenruimte

groencentrum

	Parkeerkcijfers (per 100m ² bvo)				
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	aandeel oplaadpunten
matig stedelijk	n.v.t.	2,25	2,55	2,85	0-2,5%
opmerking	aandeel bezoekers: 89%				

De parkeerkcijfers voor deze functie zijn inclusief buitenruimte

4.4 Hoofdgroep sport, cultuur en ontspanning

bibliotheek

	Parkeerkcijfers (per 100m ² bvo)			buitengebied	aandeel oplaadpunten
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom		
matig stedelijk	0,45	0,75	1,15	1,35	0-2,5%
opmerking	aandeel bezoekers: 87%				

museum

	Parkeerkcijfers (per 100m ² bvo)			buitengebied	aandeel oplaadpunten
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom		
matig stedelijk	0,6	0,8	1,1	n.v.t.	0-2,5%
opmerking	aandeel bezoekers: 95%				

De parkeerkcijfers van deze functie zijn indicatief.

Eis: de parkeerbalans voor deze functie dient gemotiveerd door een ter zake deskundig adviesbureau te worden berekend.

bioscoop

	Parkeerkcijfers (per 100m ² bvo)			buitengebied	aandeel oplaadpunten
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom		
matig stedelijk	3,2	8	11,2	13,7	2,5-3%
opmerking	aandeel bezoekers: 94%				

1 zitplaats is circa 3m² bvo

Bij bioscopen moet voor parkeren rekening worden gehouden met een eventuele overlap tussen twee voorstellingen (+ 40%)

Gegeven kengetallen betreffen de drukste voorstelling op de drukste dag van de drukste maand

filmtheater/filmhuis

	Parkeerkcijfers (per 100m ² bvo)			buitengebied	aandeel oplaadpunten
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom		
matig stedelijk	2,6	5,3	7,9	9,9	2,5-3%
opmerking	aandeel bezoekers: 97%				

1 zitplaats is circa 3m² bvo

Bij filmhuizen moet voor parkeren rekening worden gehouden met een eventuele overlap tussen twee voorstellingen(+20%)

Gegeven kengetallen betreffen de drukste voorstelling op de drukste dag van de drukste maand

theater/schouwburg

	Parkeerkcijfers (per 100m ² bvo)			buitengebied	aandeel oplaadpunten
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom		
matig stedelijk	7,4	8	9,8	12	2,5-3%
opmerking	aandeel bezoekers: 87%				
	100 zitplaatsen is 300m ² bvo				

musicaltheater

	Parkeerkcijfers (per 100m ² bvo)			buitengebied	aandeel oplaadpunten
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom		
matig stedelijk	2,9	3,4	4	5,1	2,5-3%
opmerking	aandeel bezoekers: 86%				
	100 zitplaatsen is 840 m ² bvo				

casino

	Parkeerkcijfers (per 100m ² bvo)			buitengebied	aandeel oplaadpunten
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom		
matig stedelijk	5,7	6,1	6,5	8	2,5-3%
opmerking	aandeel bezoekers: 86%				

bowlingcentrum

	Parkeerkcijfers (per 100m ² bvo)			buitengebied	aandeel oplaadpunten
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom		
matig stedelijk	1,6	2,3	2,8	2,8	2,5-3%
opmerking	aandeel bezoekers: 89%				

biljart-/snookercentrum

	Parkeerkcijfers (per 100m ² bvo)			buitengebied	aandeel oplaadpunten
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom		
matig stedelijk	0,85	1,15	1,35	1,75	2,5-3%
opmerking	aandeel bezoekers: 87%				

dansstudio

	Parkeerkcijfers (per 100m ² bvo)			buitengebied	aandeel oplaadpunten
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom		
matig stedelijk	1,6	3,9	5,5	7,4	0-2,5%
opmerking	aandeel bezoekers: 93%				

fitnessstudio/sportschool

	Parkeerkcijfers (per 100m ² bvo)			buitengebied	aandeel oplaadpunten
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom		
matig stedelijk	1,4	3,4	4,8	6,5	0-2,5%
opmerking	aandeel bezoekers: 87%				

fitnesscentrum

	Parkeerkcijfers (per 100m ² bvo)			buitengebied	aandeel oplaadpunten
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom		
matig stedelijk	1,7	4,5	6,3	7,4	0-2,5%
opmerking	aandeel bezoekers: 90%				

wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)

	Parkeerkcijfers (per 100m ² bvo)			buitengebied	aandeel oplaadpunten
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom		
matig stedelijk	n.v.t.	n.v.t.	8,8	10,3	2,5-3%
opmerking	aandeel bezoekers: 99%				

sauna, hammam

	Parkeerkcijfers (per 100m ² bvo)			buitengebied	aandeel oplaadpunten
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom		
matig stedelijk	2,5	4,6	6,7	7,3	2,5-3%
opmerking	aandeel bezoekers: 99%				

sporthal

	Parkeerkcijfers (per 100m ² bvo)			buitengebied	aandeel oplaadpunten
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom		
matig stedelijk	1,55	2,15	2,85	3,45	2,5-3%
opmerking	aandeel bezoekers: 96%				

Eis: de parkeerbalans voor deze functie dient gemotiveerd door een ter zake deskundig adviesbureau te worden berekend.

sportzaal

	Parkeerkcijfers (per 100m ² bvo)			buitengebied	aandeel oplaadpunten
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom		
matig stedelijk	1,15	1,95	2,75	3,55	0-2,5%
opmerking	aandeel bezoekers: 94%				

Eis: de parkeerbalans voor deze functie dient gemotiveerd door een ter zake deskundig adviesbureau te worden berekend.

tennisshal

	Parkeerkencijfers (per 100m ² bvo)				aandeel oplaadpunten
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	
matig stedelijk	0,3	0,4	0,5	0,5	0-2,5%
opmerking	aandeel bezoekers: 87%				

squashhal

	Parkeerkencijfers (per 100m ² bvo)				aandeel oplaadpunten
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	
matig stedelijk	1,6	2,4	2,7	3,2	0-2,5%
opmerking	aandeel bezoekers: 84%				

zwembad overdekt

	Parkeerkencijfers (per 100m ² bvo)				aandeel oplaadpunten
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	
matig stedelijk	n.v.t.	10,7	11,5	13,3	0-2,5%
opmerking	aandeel bezoekers: 97%				

Parkeerkencijfers combinatie zwembad overdekt en openlucht: bereken via verhouding bassin overdekt en openlucht aan de hand van kencijfers overdekt per 100 m² bassin en kencijfers openlucht per 100 m² bassin

zwembad openlucht

	Parkeerkencijfers (per 100m ² bvo)				aandeel oplaadpunten
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	
matig stedelijk	n.v.t.	10,1	12,9	15,8	2,5-3%
opmerking	aandeel bezoekers: 99%				

Parkeerkencijfers combinatie zwembad overdekt en openlucht: bereken via verhouding bassin overdekt en openlucht aan de hand van kencijfers overdekt per 100 m² bassin en kencijfers openlucht per 100 m² bassin

zwemparadijs

	Parkeerkencijfers (per 100m ² bvo)				aandeel oplaadpunten
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	
matig stedelijk	n.v.t.	n.v.t.	4	4	2,5-3%
opmerking	aandeel bezoekers: 99%				

De parkeerkencijfers van deze functie zijn indicatief.

Eis: de parkeerbalans voor deze functie dient gemotiveerd door een ter zake deskundig adviesbureau te worden berekend.

sportveld

	Parkeerkcijfers (per 100m ² bvo)				aandeel oplaadpunten
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	
matig stedelijk	20	20	20	20	2,5-3%

opmerking

aandeel bezoekers: 95%

De parkeercijfers van deze functie zijn indicatief.

Eis: de parkeerbalans voor deze functie dient gemotiveerd door een ter zake deskundig adviesbureau te worden berekend.

Parkeercijfers zijn exclusief kantine, kleedruimte, oefenveldje en toiletten.

stadion

	Parkeerkcijfers (per 100m ² bvo)				aandeel oplaadpunten
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	
matig stedelijk	0,12	0,12	0,12	n.v.t.	2,5-3%

opmerking

aandeel bezoekers: 99%

De parkeercijfers van deze functie zijn indicatief.

Eis: de parkeerbalans voor deze functie dient gemotiveerd door een ter zake deskundig adviesbureau te worden berekend.

kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)

	Parkeerkcijfers (per 100m ² bvo)				aandeel oplaadpunten
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	
matig stedelijk	1,25	1,55	1,85	2,05	0-2,5%

opmerking

aandeel bezoekers: 98%

kunstijsbaan (400 meter)

	Parkeerkcijfers (per 100m ² bvo)				aandeel oplaadpunten
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	
matig stedelijk	n.v.t.	2,25	2,55	2,75	2,5-3%

opmerking

aandeel bezoekers: 98%

ski- snowboardhal

Parkeercijfers (per 100 m² sneeuw (exclusief oefenpistes))

	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	aandeel oplaadpunten
matig stedelijk	n.v.t.	n.v.t.	2,55	n.v.t.	2,5-3%

opmerking

aandeel bezoekers: 98%

De parkeercijfers van deze functie zijn indicatief.

Eis: de parkeerbalans voor deze functie dient gemotiveerd door een ter zake deskundig adviesbureau te worden berekend.

jachthaven

Parkeercijfers (per ligplaats)

	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	aandeel oplaadpunten
matig stedelijk	0,6	0,6	0,6	0,6	2,5-3%

opmerking

De parkeercijfers van deze functie zijn indicatief.

Eis: de parkeerbalans voor deze functie dient gemotiveerd door een ter zake deskundig adviesbureau te worden berekend.

golfoefencentrum (pitch en putt)

Parkeercijfers (per centrum)

	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	aandeel oplaadpunten
matig stedelijk	n.v.t.	n.v.t.	51,1	56,2	2,5-3%

opmerking

aandeel bezoekers: 93%

Uitgaande van een omvang van circa 6 ha

Eis: de parkeerbalans voor deze functie dient gemotiveerd door een ter zake deskundig adviesbureau te worden berekend.

golfbaan (18 holes)

Parkeercijfers (per 18 holes, 60ha)

	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	aandeel oplaadpunten
matig stedelijk	n.v.t.	n.v.t.	96	118,3	2,5-3%

opmerking

aandeel bezoekers: 98%

Een 18-holes golfbaan is gemiddeld 60 - 70 ha groot

indoorspeeltuin (kinderspeelhal), gemiddeld en kleiner

Parkeercijfers (per 100 m² bvo)

	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	aandeel oplaadpunten
matig stedelijk	3,1	3,9	4,7	5,1	2,5-3%

opmerking

aandeel bezoekers: 97%

indoorspeeltuin (kinderspeelhal), groot

	Parkeerkcijfers (per 100 m ² bvo)			buitengebied	aandeel oplaadpunten
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom		
matig stedelijk	3,7	4,6	5,6	6,1	2,5-3%
opmerking	aandeel bezoekers: 98%				

indoorspeeltuin (kinderspeelhal), zeer groot

	Parkeerkcijfers (per 100 m ² bvo)			buitengebied	aandeel oplaadpunten
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom		
matig stedelijk	1,4	4,9	5,8	6,4	2,5-3%
opmerking	aandeel bezoekers: 98%				

kinderboerderij (stadsboerderij)

	Parkeerkcijfers (per gemiddelde boerderij)			buitengebied	aandeel oplaadpunten
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom		
matig stedelijk	3,1	3,9	4,7	5,1	0-2,5%
opmerking	aandeel bezoekers: 97%				

manege (paardenhouderij)

	Parkeerkcijfers (per box)			buitengebied	aandeel oplaadpunten
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom		
matig stedelijk	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,4	0%
opmerking	aandeel bezoekers: 90%				

De parkeerkcijfers van deze functie zijn indicatief.

Eis: de parkeerbalans voor deze functie dient gemotiveerd door een ter zake deskundig adviesbureau te worden berekend.

dierenpark

	Parkeerkcijfers (per ha. netto terrein)			buitengebied	aandeel oplaadpunten
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom		
matig stedelijk	8	8	8	8	2,5-3%
opmerking	aandeel bezoekers: 99%				

De parkeerkcijfers van deze functie zijn indicatief.

Eis: de parkeerbalans voor deze functie dient gemotiveerd door een ter zake deskundig adviesbureau te worden berekend.

attractie- en pretpark

Parkeerkcijfers (per ha. netto terrein)

	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	aandeel oplaadpunten
matig stedelijk	n.v.t.	n.v.t.	8	8	2,5-3%

opmerking

aandeel bezoekers: 99%

De parkeerkcijfers van deze functie zijn indicatief.

Eis: de parkeerbalans voor deze functie dient gemotiveerd door een ter zake deskundig adviesbureau te worden berekend.

volkstuin

Parkeerkcijfers (per 10 tuinen)

	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	aandeel oplaadpunten
matig stedelijk	n.v.t.	1,25	1,35	1,45	2,5-3%

opmerking

aandeel bezoekers: 100%

plantentuin (botanische tuin)

Parkeerkcijfers (per gemiddelde tuin)

	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	aandeel oplaadpunten
matig stedelijk	n.v.t.	7,5	10,5	13,5	2,5-3%

opmerking

aandeel bezoekers: 99%

De parkeerkcijfers van deze functie zijn indicatief.

Eis: de parkeerbalans voor deze functie dient gemotiveerd door een ter zake deskundig adviesbureau te worden berekend.

4.5 Hoofdgroep horeca en (verblijfs)recreatie

camping

	Parkeerkcijfers (per standplaats)			buitengebied	aandeel oplaadpunten
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom		
matig stedelijk	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1,2	2,5-3%
opmerking	aandeel bezoekers: 90%				
	exclusief 10% voor gasten van bezoekers				

bungalowpark (huisjescomplex)

	Parkeerkcijfers (per bungalow)			buitengebied	aandeel oplaadpunten
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom		
matig stedelijk	n.v.t.	n.v.t.	1,7	2,1	2,5-3%
opmerking	aandeel bezoekers: 91%				

1* hotel

	Parkeerkcijfers (per 10 kamers)			buitengebied	aandeel oplaadpunten
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom		
matig stedelijk	0,4	0,8	2,4	4,5	2,5-3%
opmerking	aandeel bezoekers: 77%				

2* hotel

	Parkeerkcijfers (per 10 kamers)			buitengebied	aandeel oplaadpunten
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom		
matig stedelijk	1,35	2,25	4,05	6,25	2,5-3%
opmerking	aandeel bezoekers: 80%				

3* hotel

	Parkeerkcijfers (per 10 kamers)			buitengebied	aandeel oplaadpunten
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom		
matig stedelijk	2,1	3,3	5	6,8	2,5-3%
opmerking	aandeel bezoekers: 77%				

4* hotel

	Parkeerkcijfers (per 10 kamers)			buitengebied	aandeel oplaadpunten
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom		
matig stedelijk	3,4	5,1	7,2	9	2,5-3%
opmerking	aandeel bezoekers: 73%				

5* hotel

	Parkeerkcijfers (per 10 kamers)			buitengebied	aandeel oplaadpunten
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom		
matig stedelijk	5,3	7,9	10,6	12,6	2,5-3%
opmerking	aandeel bezoekers: 65%				

cafebar/cafetaria

	Parkeerkcijfers (per 100 m ² bvo)			buitengebied	aandeel oplaadpunten
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom		
matig stedelijk	5	5	6	n.v.t.	0%

restaurant

	Parkeerkcijfers (per 100 m ² bvo)			buitengebied	aandeel oplaadpunten
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom		
matig stedelijk	9	9	13	n.v.t.	0%

discotheek

	Parkeerkcijfers (per 100 m ² bvo)			buitengebied	aandeel oplaadpunten
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom		
matig stedelijk	6,9	13,9	20,8	20,8	0%
opmerking	aandeel bezoekers: 99%				

evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw

	Parkeerkcijfers (per 100 m ² bvo)			buitengebied	aandeel oplaadpunten
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom		
matig stedelijk	5,5	6,5	8,5	n.v.t.	2,5-3%
opmerking	aandeel bezoekers: 99%				

De parkeerkcijfers van deze functie zijn indicatief.

Eis: de parkeerbalans voor deze functie dient gemotiveerd door een ter zake deskundig adviesbureau te worden berekend.

4.6 Hoofdgroep gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen

huisartsenpraktijk (-centrum)

	Parkeerkcijfers (per behandelkamer)				
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	aandeel oplaadpunten
matig stedelijk	2,05	2,45	2,95	3,25	0-2,5%
opmerking	aandeel bezoekers: 57%				

apotheek

	Parkeerkcijfers (per apotheek)				
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	aandeel oplaadpunten
matig stedelijk	2,25	2,75	3,15	n.v.t.	0-2,5%
opmerking	aandeel bezoekers: 45%				

fysiotherapiepraktijk (centrum)

	Parkeerkcijfers (per behandelkamer)				
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	aandeel oplaadpunten
matig stedelijk	1,25	1,45	1,75	1,95	0-2,5%
opmerking	aandeel bezoekers: 57%				

consultatiebureau

	Parkeerkcijfers (per behandelkamer)				
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	aandeel oplaadpunten
matig stedelijk	1,35	1,55	1,85	2,15	0-2,5%
opmerking	aandeel bezoekers: 50%				

consultatiebureau voor ouderen

	Parkeerkcijfers (per behandelkamer)				
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	aandeel oplaadpunten
matig stedelijk	1,3	1,6	1,9	2,2	0-2,5%
opmerking	aandeel bezoekers: 38%				

tandartsenpraktijk (-centrum)

	Parkeerkcijfers (per behandelkamer)				
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	aandeel oplaadpunten
matig stedelijk	1,55	1,95	2,35	2,65	0-2,5%
opmerking	aandeel bezoekers: 47%				

gezondheidscentrum

	Parkeerkencijfers (per behandelkamer)				
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	aandeel oplaadpunten
matig stedelijk	1,55	1,85	2,15	2,45	0-2,5%
opmerking	aandeel bezoekers: 55%				

ziekenhuis

	Parkeerkencijfers (per 100 m ² bvo)				
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	aandeel oplaadpunten
matig stedelijk	1,55	1,85	2,15	2,45	2,5-3%
opmerking	aandeel bezoekers: 29%				

Let op: de weergegeven kengetallen gelden voor een gemiddeld ziekenhuis.
Een gedetailleerde parkeerberekening is mogelijk door gebruik te maken van de volgende parkeerkengetallen:

- bezoekers van klinische patiënten:
0,5 p.p. per bed bij beperkt aantal bezoeken per dag, 0,25p.p. per bed bij gespreide bezoektijden
- dagverplegings- respectievelijk deeltijdbehandelingspatiënten:
0,5 p.p. per bed respectievelijk plaats
- medewerkers:
0,25 p.p. per formatieplaats (voor elke ambulante behandelaar 1 parkeerplaats)

Eis: de parkeerbalans voor deze functie dient gemotiveerd door een ter zake deskundig adviesbureau te worden berekend.

crematorium

	Parkeerkencijfers (per (deels) gelijktijdige plechtigheid)				
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	aandeel oplaadpunten
matig stedelijk	n.v.t.	n.v.t.	30,1	30,1	2,5-3%
opmerking	aandeel bezoekers: 99%				

begraafplaats

	Parkeerkencijfers (per (deels) gelijktijdige plechtigheid)				
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	aandeel oplaadpunten
matig stedelijk	n.v.t.	n.v.t.	31,6	31,6	2,5-3%
opmerking	aandeel bezoekers: 97%				

penitentiaire inrichting

	Parkeerkencijfers (per 10 cellen)				
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	aandeel oplaadpunten
matig stedelijk	1,65	2,15	3,25	3,65	2,5-3%
opmerking	aandeel bezoekers: 37%				

religiegebouw

Parkeerkcijfers (per zitplaats)

	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	aandeel oplaadpunten
matig stedelijk	0,15	0,15	0,15	n.v.t.	0-2,5%

opmerking Eis: de parkeerbalans voor deze functie dient gemotiveerd door een ter zake deskundig adviesbureau te worden berekend.

verpleeg- en verzorgingstehuis

Parkeerkcijfers (per wooneenheid)

	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	aandeel oplaadpunten
matig stedelijk	0,6	0,6	0,6	n.v.t.	2,5-3%

opmerking aandeel bezoekers: 60%

De parkeerkcijfers van deze functie zijn indicatief.

Eis: de parkeerbalans voor deze functie dient gemotiveerd door een ter zake deskundig adviesbureau te worden berekend.

kinderdagverblijf (creche)

Parkeerkcijfers (per 100 m² bvo)

	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	aandeel oplaadpunten
matig stedelijk	1	1,2	1,4	1,5	2,5-3%

opmerking aandeel bezoekers: 0%

exclusief kiss&ride

basisonderwijs

Parkeerkcijfers (per leslokaal)

	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	aandeel oplaadpunten
matig stedelijk	0,75	0,75	0,75	0,75	2,5-3%

opmerking aandeel bezoekers: 0%

exclusief kiss&ride

middelbare school

Parkeerkcijfers (per 100 leerlingen)

	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	aandeel oplaadpunten
matig stedelijk	3,7	4,5	4,9	4,9	2,5-3%

opmerking aandeel bezoekers: 11%

bezoekers zijn leerlingen

ROC

	Parkeerkcijfers (per 100 leerlingen)				aandeel oplaadpunten
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	
matig stedelijk	4,7	5,4	5,8	5,9	2,5-3%
opmerking	aandeel bezoekers: 7% bezoekers zijn leerlingen				

hogeschool

	Parkeerkcijfers (per 100 studenten)				aandeel oplaadpunten
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	
matig stedelijk	9,3	10	10,7	10,9	2,5-3%
opmerking	aandeel bezoekers: 72% bezoekers zijn studenten				

universiteit

	Parkeerkcijfers (per 100 studenten)				aandeel oplaadpunten
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	
matig stedelijk	13,2	15,2	16,5	16,8	2,5-3%
opmerking	aandeel bezoekers: 48% bezoekers zijn studenten				

avondonderwijs

	Parkeerkcijfers (per 10 studenten)				aandeel oplaadpunten
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	
matig stedelijk	4,5	5,6	6,8	10,5	2,5-3%
opmerking	aandeel bezoekers: 95% bezoekers zijn studenten				

5. Aanwezigheidspercentages

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

De opgenomen parkeerkencijfers en aanwezigheidspercentages geven indicatief de omvang aan van het benodigd aantal parkeerplaatsen. Elke functie en elk gebied heeft zijn eigen karakter en omstandigheden. Het is daarom goed vooraf de kenmerken van de functies en het gebied te bepalen voordat de kencijfers en aanwezigheidspercentages worden toegepast. Parkeeronderzoek kan nauwkeuriger inzicht geven in lokale omstandigheden en in de te hanteren kencijfers.

6. Juridisch kader en handhaving

6.1 Algemeen

Het is van groot belang dat de gemeente toezicht houdt op de naleving van het ruimtelijk beleid. Daarom dienen de regels van het bestemmingsplan (en in de toekomst het omgevingsplan) consistent te worden gehandhaafd.

6.2 Toezicht

Handhaving vindt plaats naar aanleiding van controles door toezichthouders van de gemeente Tiel. Deze controles vinden op verschillende manieren en momenten plaats:

1. Nadat een aanvraag om omgevingsvergunning bij de gemeente is ingediend, wordt de plaatselijke situatie gecontroleerd;
2. Via controle achteraf op verleende omgevingsvergunningen;
3. Via controles vanaf de openbare weg, luchtfoto's en aan de hand van klachten/meldingen van burgers.

6.3 Handhaving

1. Handhaving start bij het bieden van de juiste informatie over de locatie en het gebruik van de bestemmingen waarvoor een omgevingsvergunning wordt aangevraagd, op basis waarvan de parkeervraag kan worden berekend.
2. Indien er een overtreding geconstateerd wordt zal worden onderzocht of de overtreding te legaliseren is door middel van het verlenen van een omgevingsvergunning.
3. Als er geen mogelijkheden zijn tot legalisering, en een eventueel overleg tussen initiatiefnemer en de gemeente Tiel niet tot de gewenste uitkomst leidt, zal door de gemeente Tiel handhavend worden opgetreden door middel van het opleggen van een last onder dwangsom, een last onder bestuursdwang of door middel van het intrekken van een verleende omgevingsvergunning.

6.4 Juridisch kader

Hardheidsclausule

Burgemeester en wethouders handelen volgens deze beleidsregels, tenzij dat voor één of meerdere belanghebbenden gevolgen zou hebben die wegens bijzondere omstandigheden onevenredig zijn in verhouding tot de met deze beleidsregel te dienen doelen, zulks ter bepaling van het College van Burgemeester en Wethouders.

6.5 Overgangsbepaling

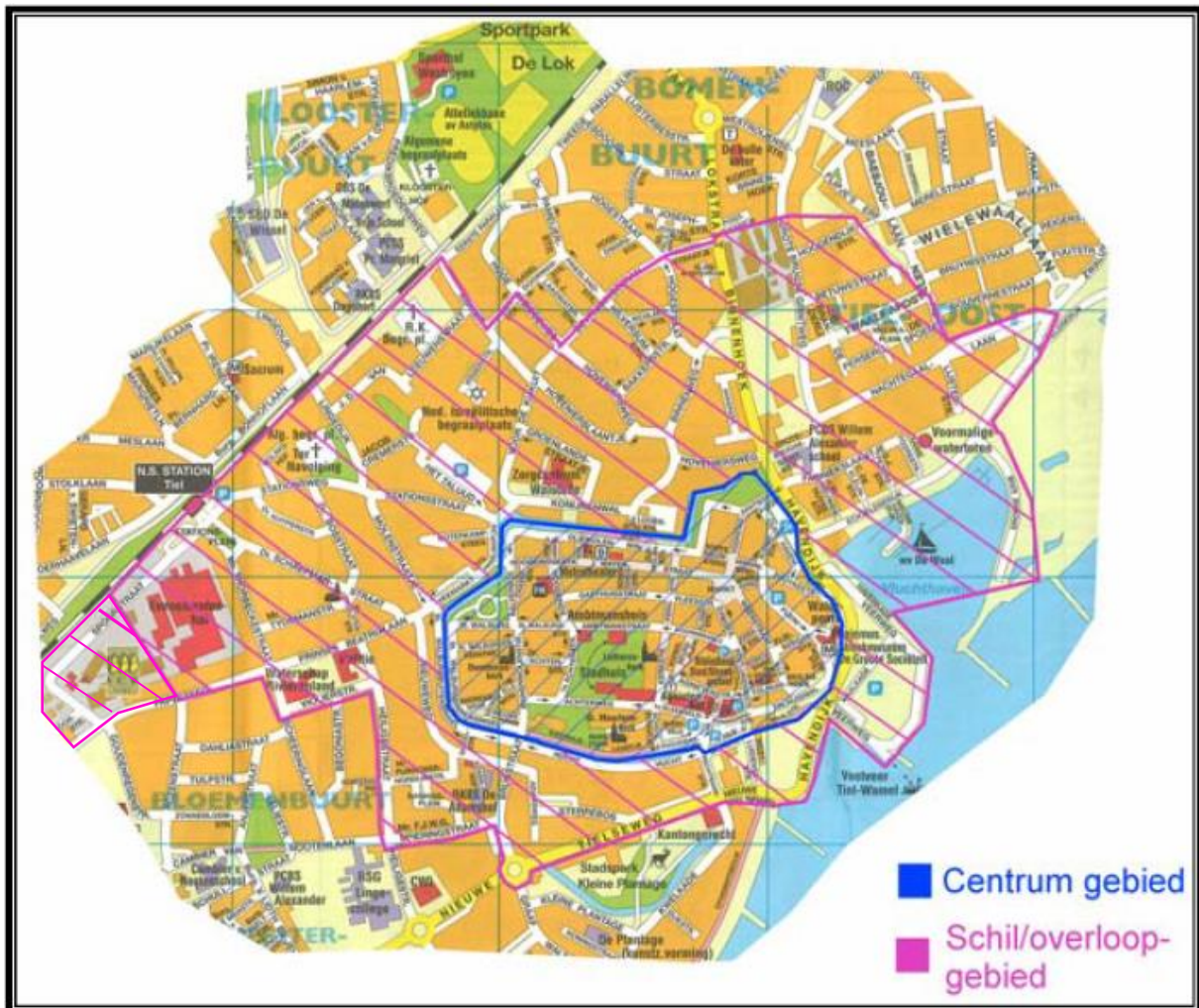
Op een aanvraag om een omgevingsvergunning, afwijking of toestemming anderszins, die is ingediend voor het tijdstip waarop deze wijzigingsverordening van kracht wordt en waarop genoemd tijdstip nog niet is beschikt, zijn de bepalingen van deze parkeernormennotitie van toepassing zoals deze luiden voor de onderhavige wijziging, tenzij aanvrager de wens te kennen geeft dat de gewijzigde bepalingen worden toegepast.

Slotbepalingen

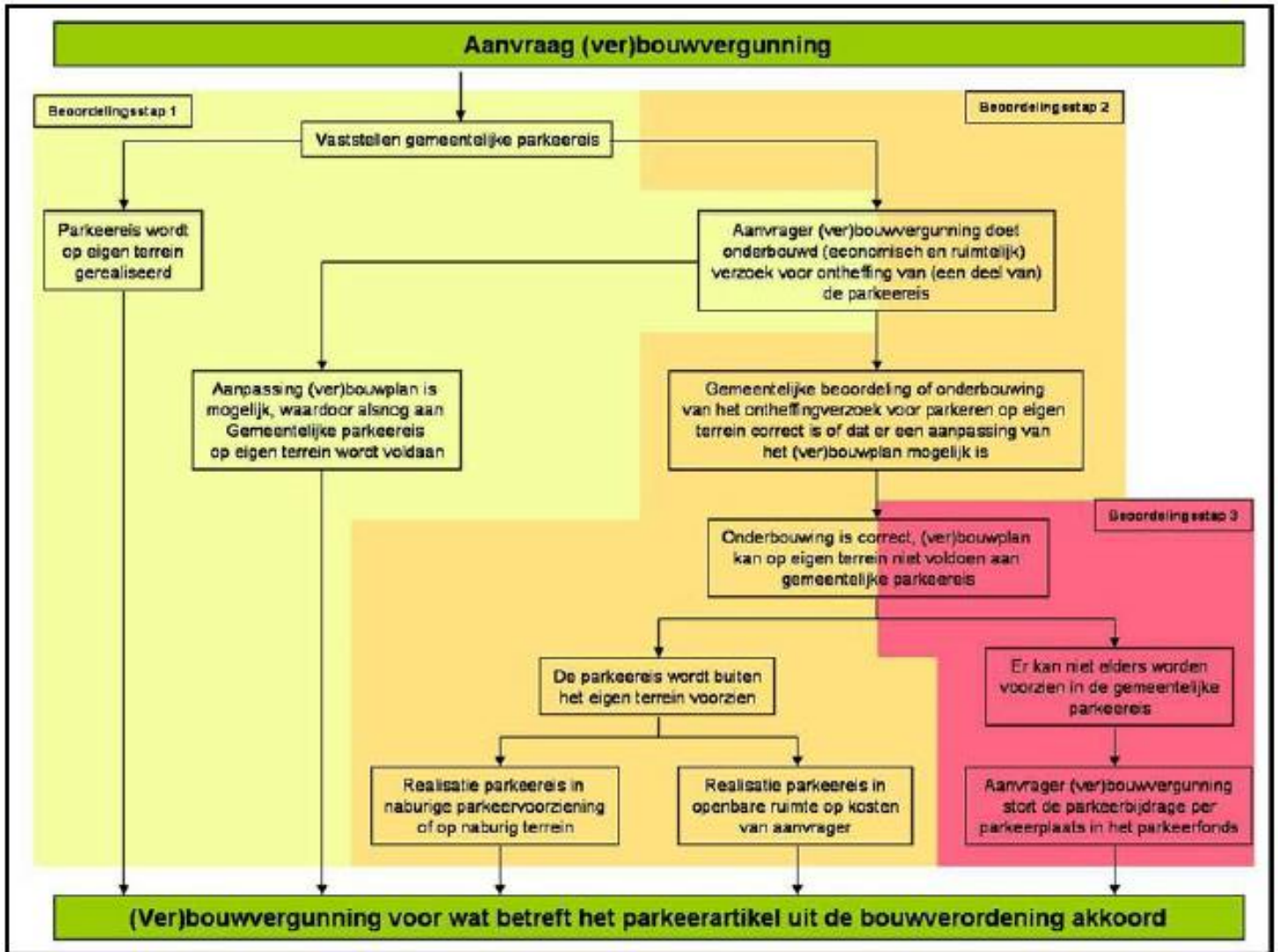
1. De parkeernormen in de parkeerbijdrageregeling 2010, vastgesteld op 17 maart 2010, worden ingetrokken;
2. Deze beleidsregel treedt in werking op 1 januari 2022;
3. Deze beleidsregel wordt aangehaald als Nota Parkeernormen Tiel 2022.

BIJLAGE 1: Stedelijke zones

Op de onderstaande kaart zijn de grenzen van de stedelijke zones 'Centrum' en 'Schil/overloopgebied' aangegeven. Alle overige gebieden (zowel op de kaart als daarbuiten) vallen onder de stedelijke zones 'Rest bebouwde kom' en "Buitengebied".



BIJLAGE 2: Schema beoordeling parkeereis en parkeerbijdrageregeling



BIJLAGE 3: opstellen parkeerbalans

Met een parkeerbalans wordt onderzocht of een gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen mogelijk is. Vaak blijkt dat het niet noodzakelijk is om in een gebied de som van de vraag naar parkeerplaatsen van de afzonderlijke functies aan te leggen, doch slechts een deel ervan.

De mogelijkheid tot gecombineerd gebruik binnen een gebied hangt af van de mate van openbaarheid, de locatie van de parkeervoorzieningen en de loopafstanden naar de bestemming.

Met een parkeerbalans kan zowel de huidige als een toekomstige situatie worden berekend. Hierna wordt uitgelegd hoe een parkeerbalans tot stand komt.

Stap 1 afbakening van het gebied waarvoor de parkeerbalans wordt opgesteld

Het gebied waarvoor de parkeerbalans wordt opgesteld, vormt uit het oogpunt van parkeren een geografische eenheid. Meestal is dit de ontwikkellocatie waarvoor een omgevingsvergunning wordt aangevraagd of het gebied binnen een straal van hemelsbreed 400 meter (centrum) of 200 meter (overige gebieden) vanaf de ontwikkellocatie. De gebiedsafbakening kan ook op basis van functionele kenmerken worden bepaald, zoals een woongebied, het centrumgebied, een scholencluster of een bedrijventerrein.

Stap 2 definiëren onderzoeksgebied

De locatie binnen de gemeente, zoals is benoemd in bijlage 1, is bepalend voor de keuze welke parkeernorm toegepast moeten worden. De parkeernormen zijn opgenomen in hoofdstuk 4.

Stap 3 inventarisatie parkeervraag en -aanbod

Het vereiste aantal parkeerplaatsen in het onderzoeksgebied wordt berekend op basis van:

- de aanwezige of nog te realiseren functies zoals zijn opgenomen in hoofdstuk 4
- het huidig aantal en/of de geplande parkeerplaatsen. Hierbij dient ook rekening te worden gehouden met parkeren op eigen terrein.

De mate van openbaarheid van het parkeeraanbod is belangrijk voor gecombineerd gebruik. Hoe meer parkeerplaatsen er zijn op eigen terrein bij woningen, hoe minder gecombineerd gebruik mogelijk is. Vergunningplaatsen of parkeerplaatsen bij bijvoorbeeld kantoren kunnen gedurende bepaalde perioden eventueel wel voor andere functies worden gebruikt.

Parkeerplaatsen die niet openbaar toegankelijk zijn, worden in de parkeerbalans opgenomen als zijnde continu bezet (aanwezigheidspercentage in alle perioden 100%).

Stap 4 berekening benodigd aantal parkeerplaatsen

Met behulp van de parkeernormen uit hoofdstuk 4 en de aanwezigheidspercentages voor gecombineerd gebruik uit hoofdstuk 5, kan de parkeervraag per periode bepaald worden. De aanwezigheidspercentages worden toegepast wanneer minimaal twee functies gebruik kunnen maken van dezelfde parkeervoorzieningen.

Op bepaalde momenten van de dag zal tussen bepaalde functies onderling frictie ontstaan. Met de verruimde openingstijden van winkels is bijvoorbeeld frictie ontstaan tussen de winkelbezoekers en de van het werk terugkerende bewoners.

De einduitkomst van de berekende parkeerbalans wordt naar boven afgerond op hele aantallen parkeerplaatsen. De afgeronde parkeerbalans wordt in de omgevingsvergunning opgenomen als de gemeentelijke parkeereis.

Stap 5 bepalen van (on)balans en vormen van nieuw beleid

De verhouding tussen parkeervraag en -aanbod geeft aan of in een bepaald gebied het parkeren in balans is. Is dit niet het geval, dan dient (bij ruimtelijke ontwikkelingen) het ruimtelijke programma te worden aangepast en/of dienen meer parkeerplaatsen te worden aangelegd.

Is aanpassing van het programma en/of de parkeercapaciteit niet mogelijk, dan kunnen de volgende oplossingen worden onderzocht:

- opvangen parkeervraag in aangrenzende gebieden, rekening houdend met acceptabele loopafstanden;
- opvangen parkeervraag met behulp van parkeren op afstand (park&ride, transferia);
- instellen of aanscherpen parkeerregulering;
- creëren van meer parkeeraanbod door middel van intensiveren gecombineerd gebruik.

In die gevallen is de vigerende Parkeerbijdrageregeling Tiel van toepassing.

BIJLAGE 4: Mobiliteitsplan

Het mobiliteitsplan geeft initiatiefnemers de mogelijkheid om gemotiveerd af te wijken van de geldende parkeernormen. In het mobiliteitsplan kunnen initiatiefnemers aangeven hoe zij de mobiliteit van hun gebruikers willen gaan organiseren. Hiermee denken ontwikkelaars beter na over de bereikbaarheid van hun beoogde ontwikkeling, hetgeen ten goede komt van de toekomstige gebruikers. Met dit mobiliteitsplan kunnen ontwikkelaars een maximale reductie op de parkeerbalans “verdienen” van 25% van de totale parkeereis voor de auto. De opbouw van deze reductie en hoe deze wordt toegekend is nader uitgelegd in deze bijlage.

Maatregel	Reductie Wonen	Reductie overige functies
Fietsvoorzieningen	15%	15%
Deelauto/ -fiets	25%	25%
Doelgroep	20%	-
Openbaar Vervoer	20%	20%
Bedrijfsplan mobiliteit	-	20%
Parkeren op afstand met laadinfrastructuur	20%	20%
Totaal	100% *	100% *

* De opbouw van het mobiliteitsplan vormt 100% van de maximale reductie (=25% van de parkeerbehoefte voor de auto na de correctie dubbelgebruik [bijlage 1]).

Fietsvoorzieningen

Tiel is een fietsstad, daarom willen wij het fietsgebruik van en naar de stad verder stimuleren. Een belangrijk onderdeel hiervan is om de fiets een volwaardige plaats te geven bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Om deze reden wordt veel waarde gehecht aan de realisatie van fietsvoorzieningen zoals beschreven in deze notitie parkeernormen. De reductie fietsvoorzieningen wordt toegewezen als voldaan is aan de normen, maatvoering en kwaliteitseisen voor fietsparkeervoorzieningen.

Deelauto / -fiets

De deelauto / -fietsvoorziening dient op een zichtbare plek gesitueerd te worden binnen het plangebied, het liefst zo dicht mogelijk bij de ingang van het gebouw. Deze zichtbaarheid is noodzakelijk om het deelauto / -fiets systeem succesvol te maken. De ontwikkelaar dient zich financieel in te zetten voor de realisatie van een deelauto / -fiets systeem en er moet duidelijk naar de (toekomstige) bewoners gecommuniceerd worden over deze mogelijkheid. Deze optie kan alleen gerealiseerd worden bij grootschalige ontwikkelingen met (in potentie) veel gebruikers. Het delen van voertuigen/fietsen dient te passen bij de gedachtegang van de beoogde doelgroep. Een deelauto vervangt gemiddeld vijf particuliere auto's.

Indien een initiatiefnemer een deelauto / -fiets systeem wil gaan realiseren, is het van belang dat er een goede borging is. Dit betekent dat deelauto's / -fietsen ten alle tijden worden aangeboden na oplevering van de ruimtelijke ontwikkeling. De borging en de daaraan gestelde voorwaarden worden vastgelegd in een overeenkomst tussen de initiatiefnemer en de gemeente. Na overeenstemming en ondertekening van de overeenkomst wordt de reductie deelauto / -fiets toegekend.

Openbaar vervoer

Openbaar vervoer (OV) kan een alternatieve vervoerwijze zijn voor de bewoners en bezoekers van de beoogde functies in het plangebied. Om het een volwaardig alternatief te laten zijn zal het plangebied in de buurt van de OV voorzieningen moeten liggen. Voor de bus geldt dat de halte binnen een werkelijke afstand van 400 meter van het plangebied moet liggen. Een bushalte waar alleen een buurtbus stopt telt niet mee als alternatieve vervoerswijze, omdat de frequentie en het aanbod onvoldoende is om als volwaardig alternatief te fungeren. Voor de trein geldt dat het station binnen een werkelijke afstand van 1.000 meter vanaf een sprinterstation, 1.500 meter vanaf een station dat een knooppunt is van sprinter en bus, en 2.500 meter vanaf een intercity station van het plangebied moet liggen. Als dit het geval is wordt de reductie openbaar vervoer toegewezen.

Doelgroep

Het beschrijven van de doelgroepen helpt een inschatting te maken van de verkeersstromen van en naar het plangebied. Ouderen hebben over het algemeen vaker een auto dan jongeren. Mensen die zware zorg nodig hebben zullen geen auto in het bezit hebben. Scholieren en studenten zullen over het algemeen met de fiets of het openbaar vervoer naar school reizen. Rekening houden met de verschillende karakteristieken van de doelgroep maakt maatwerk per ontwikkeling mogelijk. De reductie doelgroep wordt toegekend als sprake is van een doelgroep waar een lager autobezit/-gebruik van toepassing is.

Bedrijfsplan mobiliteit

Een bedrijf kan zelf een mobiliteitsplan hebben waarin mobiliteitsbeleid en/of arbeidsvoorwaarden voor de medewerkers is geregeld. Hierin staat beschreven welke vervoerswijzen worden gestimuleerd, welke mogelijkheden medewerkers hebben om anders dan met de auto te reizen, vergoedingen voor OV/fiets of fiscale voordelen bij de aanschaf van een e-bike of een ov-abonnement. Met andere woorden: de visie en maatregelen van het bedrijf om duurzame vormen van mobiliteit te stimuleren. Indien dit het geval is zal de reductie bedrijfsplan mobiliteit worden toegekend.

Parkeren op afstand

Het realiseren/organiseren van parkeren op afstand voor auto's van gebruikers kan een bijdrage leveren om andere vervoerswijzen te promoten. Toekomstige gebruikers zullen overwegen om een reis lopend, fietsend of met het OV af te leggen omdat dergelijke voorzieningen dichterbij zijn. In bijlage 6 staan de uitgangspunten voor de gewenste maximale loopafstand.

Parkeren op afstand is alleen mogelijk bij grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen met een grote oppervlakte, in gebieden waar een overschot is aan parkeerplaatsen, of waar het parkeren in grootschalige parkeervoorzieningen is georganiseerd (al dan niet gereguleerd). De reductie parkeren op afstand wordt toegekend als voornoemde het geval is en voorzieningen voor alle andere vervoerswijzen (voetganger, fiets, OV) dichterbij aanwezig zijn dan het parkeren voor auto's.

Toetsing

Om ervoor te zorgen dat het mobiliteitsplan wordt getoetst en uitgevoerd, zal gebruik gemaakt worden van de volgende toetsingscriteria:

1. Reductie wordt alleen toegekend als een initiatiefnemer een mobiliteitsplan indient bij de aanvraag en voldoet aan de toekenningscriteria om daarmee gemotiveerd af te wijken van de notitie parkeernormen. De hoogte van de reductie wordt bepaald op basis van de toekenningscriteria, zoals beschreven in hoofdstuk 6: Mobiliteitsplan;
2. Zowel het ontwerp als het bijgevoegde mobiliteitsplan dienen met elkaar overeen te komen;
3. De voorgestelde maatregelen in het mobiliteitsplan zijn achteraf meetbaar;
4. De voorgestelde maatregelen in het mobiliteitsplan dienen geborgd te worden door de initiatiefnemer;
5. De initiatiefnemer dient de maatregelen in het mobiliteitsplan te realiseren binnen de daarin aangegeven afgesproken termijnen.

Niet nakomen van de afspraken

Als blijkt dat na de oplevering van een plan een initiatiefnemer de toegezegde maatregelen in het mobiliteitsplan niet heeft uitgevoerd dan is de gemeente Tiel bevoegd om handhavend op te treden.