



NOTA PARKEERNORMEN

GEMEENTE BEEKDAELEN

Opdrachtgever: Gemeente Beekdaelen
Projectnr: BKD008-0001
Datum: 7 maart 2023

NOTA PARKEERNORMEN

GEMEENTE BEEKDAELEN

Opdrachtgever: Gemeente Beekdaelen
Projectnr: BKD008-0001
Rapportnr: Versie 2.0
Status: Definitief
Datum: 7 maart 2023

T 088 - 33 66 333
F 088 - 33 66 099
E info@kragten.nl



© 2019 Kragten
Niets uit dit rapport mag worden veeleevoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande toestemming van Kragten. Het is tevens verboden informatie en kennis verwerkt in dit rapport ter beschikking te stellen aan derden of op andere wijze toe te passen dan waaraan in de overeenkomst toestemming wordt verleend.

Opsteller:
GH

Verificatie:
SV

Validatie:
GH

kragten

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	5
1.1	Aanleiding.....	5
1.2	Doelstelling.....	5
1.3	Werkingsfeer.....	5
2	UITGANGSPUNTEN PARKEERNORMEN	6
2.1	Basis parkeernormen Beekdaelen.....	6
2.2	Stedelijkheidsgraad en ligging.....	6
2.3	Aan huis verbonden beroep en lichte bedrijvigheid aan huis.....	7
2.4	Detailberekening basisschool en kinderdagopvang.....	7
2.5	Aanwezigheidspercentages.....	8
2.6	Parkeren op eigen terrein.....	8
2.7	Gehandicaptenparkeerplaatsen.....	9
2.8	Parkeren blauwe zone.....	9
2.9	Parkeren en opladen elektrische voertuigen.....	10
2.10	Parkeren van grote voertuigen.....	10
2.11	Fietsparkeren.....	10
3	OPSTELLEN PARKEERPLAN	11
3.1	Bepalen parkeerbehoefte.....	11
3.2	Bepalen normatieve parkeerbehoefte.....	11
3.3	Korting op parkeernorm bij alternatieve mobiliteitsoplossingen.....	12
3.4	Specifieke omstandigheden.....	12
3.4.1	Verrekening oude functie.....	12
3.4.2	Toets dubbelgebruik.....	13
3.4.3	Vrijstelling parkeereis.....	13
3.5	Parkeerbehoefte = Parkeereis.....	13
4	OVERIGE BEPALINGEN	15
4.1	Hardheidsclausule.....	15
4.2	Inwerkingtreding.....	15
4.3	Overgangsregeling.....	15
4.4	Citeertitel.....	15

BIJLAGEN

B1	PARKEERNORMEN BEEKDAELEN
B2	CENTRUMGEBIEDEN BEEKDAELEN
B3	LOOPAFSTANDEN PER TYPE FUNCTIE
B4	BELEID GEHANDICAPTENPARKEERPLAATSEN
B5	BELEID BLAUWE ZONE PARKEERPLAATSEN
B6	FIETSPARKEERNORMEN BEEKDAELEN

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

De aanleiding voor het updaten van de Nota Parkeernormen gemeente Beekdaelen, hierna te noemen Nota Parkeernormen, is tweeledig:

1. Er is behoefte aan een uniform toetsingskader voor het beoordelen van parkeervraagstukken in de gemeente.
2. Er is behoefte aan een betere aansluiting op ontwikkelingen op het gebied van duurzame mobiliteit.

Ad 1. Toetsingskader

Gemeente Beekdaelen beoordeelt de parkeeroplossing van ruimtelijke initiatieven op basis van CROW publicatie 740 (hierna ASW 2021). In deze nota worden de gemaakte keuzes toegelicht en wordt gemotiveerd hoe de CROW-richtlijnen voor de gemeente Beekdaelen worden geïnterpreteerd. Om deze parkeerkencijfers eenduidig toe te passen, maar ook om duidelijkheid over het parkeren in de gemeente te verschaffen naar adviesbureaus, projectontwikkelaars, woningbouwverenigingen, makelaars etc., is het noodzakelijk om de parkeernormen voor de gemeente formeel vast te stellen. Deze Nota Parkeernormen geldt als toetsingskader voor ruimtelijke ontwikkelingen met als doel het voorkomen van parkeerproblemen in de openbare ruimte als gevolg van deze ontwikkelingen.

Ad 2. Ontwikkelingen duurzame mobiliteit

De laatste jaren vindt een aantal nieuwe ontwikkelingen plaats op het gebied van mobiliteit. Twee belangrijke ontwikkelingen die van toepassing zijn op de gemeente Beekdaelen zijn het toenemend aantal deelconcepten en het schoner worden van vervoerswijzen. De manier waarop nagedacht wordt over mobiliteit verandert en mensen zijn minder bereid om geld te besteden aan het bezit van een auto. Verschillende concepten waarbij vervoersmiddelen worden gedeeld zijn bezig aan een opmars (deelauto en -fiets). Een andere ontwikkeling is de toename van schoner vervoer (elektrische auto, E-bike en speed-pedelec). Mensen worden steeds meer milieubewust en kiezen voor een meer milieuvriendelijk vervoersmiddel. De gemeente Beekdaelen stimuleert beide ontwikkelingen en neemt deze mogelijkheden op in de Nota Parkeernormen.

1.2 Doelstelling

De doelstelling van de Nota Parkeernormen is als volgt samen te vatten:

Het vaststellen van een toetsingskader voor het bepalen van de parkeerbehoefte van ruimtelijke plannen en ontwikkelingen in de gemeente Beekdaelen om daarmee de bereikbaarheid en leefbaarheid in de gemeente Beekdaelen te waarborgen, waarbij nieuwe vormen van duurzame mobiliteit gestimuleerd worden. Met behulp van dit toetsingskader moet voorkomen worden dat parkeerproblemen ontstaan in de openbare ruimte als gevolg van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

1.3 Werkingsfeer

De Nota Parkeernormen is van toepassing op ruimtelijke ontwikkelingen en plannen binnen de gemeente, daar waar het betreft nieuwbouw, verbouw, uitbreiding of wijziging van functies. De Nota Parkeernormen is niet van toepassing op bestaande ruimtelijke ontwikkelingen en plannen, tenzij deze ontwikkelingen en/of plannen zich nog in de beginfase bevinden, er nog geen parkeereis is opgelegd en er nog geen parkeertoets heeft plaatsgevonden.

Ten aanzien van de toepassing in de dagelijkse praktijk, gelden de volgende uitgangspunten:

- Er moet sprake zijn van een eenduidige norm die op eenvoudige wijze binnen de gemeente kan worden toegepast
- Op basis van de parkeernormen is duidelijkheid richting projectontwikkelaars en bouwers te geven over het aantal te realiseren parkeervoorzieningen bij bouwinitiatieven

2 UITGANGSPUNTEN PARKEERNORMEN

2.1 Basis parkeernormen Beekdaelen

Voor de parkeernormen voor personenwagens is aansluiting gezocht bij ASW 2021. De kencijfers zijn voor landelijke toepassing geschreven. Zowel grote stedelijke regio's als kleinere gemeenten moeten ermee overweg kunnen. Bij ruimtelijke initiatieven binnen de gemeente wordt deze publicatie ook al gehanteerd als toetsingskader. In de CROW-publicatie zijn de parkeerkencijfers opgenomen voor de volgende zeven hoofdcategorieën:

- Winkel en boodschappen
- Sport, cultuur en ontspanning
- Horeca en (verblijfs-)recreatie
- Gezondheid en (sociale) voorzieningen
- Onderwijs
- Wonen
- Werken

Het parkeerbeleid is erop gericht dat er in de meeste gevallen voldoende parkeerplaatsen voor handen zijn. Dit betekent dat het parkeeraanbod in winkelgebieden voor de gemiddelde zaterdagmiddag toereikend moet zijn. In woongebieden wordt de nachtelijke situatie als maatgevend beschouwd. Dit betekent dat de gemeente accepteert dat er tijdens een beperkt aantal piekmomenten tekorten kunnen ontstaan of dat parkeervoorzieningen verder weg liggen.

De kencijfers in ASW 2021 bestaan uit een minimum- en maximumwaarde. De bandbreedte leidt tot discussies omdat niet iedereen het met elkaar eens is over de invloedfactoren. Bij het opstellen van de parkeernormen is daarom gekozen om één hanteerbare norm op te stellen in plaats van een bandbreedte met een minimum en maximum norm. Het kiezen van een enkele norm heeft als voordeel dat er sprake is van een duidelijk toepasbare norm. Er is geen discussie over de parkeernorm en er kunnen geen interpretatieverschillen optreden. Vandaar dat in deze Nota geen bandbreedtes meer voorkomen en dat de minimale kencijfers voor de gemeente Beekdaelen als norm worden gehanteerd. De enige uitzondering hierbij wordt gevormd door de centrumgebieden van Nuth, Schinnen, Schinveld en Amstenrade, hier wordt de gemiddelde norm gehanteerd. In Bijlage B1 zijn de parkeernormen voor de gemeente Beekdaelen opgenomen.

2.2 Stedelijkheidsgraad en ligging

Stedelijkheidsgraad

De stedelijkheidsgraad van een gebied is van invloed op het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen en daarmee ook van invloed op de behoefte aan parkeerplaatsen. Naarmate een gebied een lagere stedelijkheidsgraad heeft, neemt het aanbod en de kwaliteit van alternatieven voor de auto (fietsen, lopen, openbaar vervoer) af en neemt de behoefte aan parkeerplaatsen toe. In de CROW parkeerkencijfers wordt daarom onderscheid gemaakt naar vijf verschillende stedelijkheidsgraden (niet stedelijk, weinig stedelijk, matig stedelijk, sterk stedelijk en zeer sterk stedelijk). De mate van stedelijkheid is gebaseerd op de omgevings-adressendichtheid (oad) van het CBS. De oad wordt uitgedrukt in het aantal adressen per vierkante kilometer. Volgens de oad wordt de totale gemeente Beekdaelen getypeerd als weinig stedelijk gebied (CBS, 2021).

Ligging

Naast de mate van stedelijkheid heeft ook de ligging van een bepaalde voorziening invloed op de mate van parkeerbehoefte. Een ligging in of nabij het centrumgebied betekent veelal dat minder ruimte beschikbaar is in de openbare ruimte voor de realisatie van parkeerplaatsen. Tevens speelt hierbij de mate van beschikbaarheid van alternatieve vervoerswijzen zoals het openbaar vervoer of de fiets een rol. Vaak is in centrumgebieden sprake van (grootschalige) geclusterde parkeervoorzieningen en worden diverse voorzieningen in samenhang met elkaar

bezoekt. Het niet voor de deur kunnen parkeren wordt in dit soort gebieden dan ook tot op zekere hoogte geaccepteerd. In de rest van de bebouwde kom of buiten de bebouwde kom wordt vaker specifiek één voorziening bezocht en is de parkeernorm daarom gerelateerd aan één specifieke functie. De parkeernorm is daarom hoger naarmate de locatie verder van het centrum af ligt. In de CROW-parkeerkcijfers is daarom onderscheid gemaakt naar vier zones: Centrum, Schil rond het centrum, Rest bebouwde kom en Buiten de bebouwde kom.

Voor deze Nota Parkeernormen is ervoor gekozen om drie zones op te nemen, namelijk:

- Centrum
- Rest bebouwde kom
- Buiten de bebouwde kom

De schil rondom centrumgebieden is niet afzonderlijk benoemd, omdat binnen de centrumgebieden van de kernen binnen de gemeente Beekdaalen feitelijk geen sprake is van een overloopgebied c.q. schil zoals wel vaak het geval is in meer stedelijke gebieden. Om schijnnaauwkeurigheid te vermijden zijn alleen de centrumgebieden van de kernen Nuth, Schinnen, Schinveld en Amstenrade als zodanig gekarakteriseerd. In de overige kernen is geen sprake van een sterkere concentratie van aaneengesloten winkels.

In Bijlage B2 zijn de centrumgebieden van de kernen Nuth, Schinnen, Schinveld en Amstenrade afgebeeld.

2.3 Aan huis verbonden beroep en lichte bedrijvigheid aan huis

In toenemende mate wordt in woongebieden de woonfunctie gecombineerd met een werkfunctie. Hierbij kan gedacht worden aan webwinkels, kappers, pedicures etc. Over het algemeen zijn dit bedrijven die relatief weinig tot geen bezoekers en werknemers hebben. De parkeergevolgen van dergelijke bedrijven zijn verwaarloosbaar. Eventuele bezoekers en werknemers zijn aangewezen op de aanwezige parkeerplaatsen in de woonwijk waar overdag over het algemeen sprake is van restcapaciteit parkeerplaatsen. De parkeerbehoefte van aan huis verbonden beroepen en lichte bedrijvigheid aan huis is daarom buiten beschouwing gelaten. Bij de vergunningverlening volstaat het dan ook om te verwijzen naar het bestemmingsplan waarin als voorwaarde is opgenomen dat er geen negatieve gevolgen voor de parkeerbalans mogen zijn.

2.4 Detailberekening basisschool en kinderdagopvang

Voor de functies basisschool en kinderdagopvang gelden algemene richtlijnen, exclusief haal- en brengverkeer, wanneer het aankomt op parkeren. Op basis van onderstaande formule wordt inzicht verkregen van het haal- en brengverkeer bij een basisschool en kinderdagverblijf. In samenspraak met de scholen wordt vervolgens bekeken hoe het verwachte aantal auto's gefaciliteerd worden.

Om inzicht te krijgen in het haal- en brengverkeer kan gebruik worden gemaakt van de volgende formule: aantal leerlingen * percentage auto (A) * reductiefactor parkeerduur (B) * reductiefactor aantal kinderen per auto. In onderstaande tabel zijn de waarden voor de verschillende doelgroepen weergegeven conform de rekentool van het CROW. In samenspraak met de school kunnen deze waarden worden toegespitst op de lokale situatie.

	onderbouw	bovenbouw	kinderdagopvang
A: Percentage auto	36%	14%	50%
B: Reductiefactor parkeerduur	0,5	0,25	0,33
C: Reductiefactor aantal kinderen per auto	0,75	0,85	0,75

2.5 Aanwezigheidspercentages

Gedeeld gebruik van parkeervoorzieningen is mogelijk als de behoefte aan parkeerplaatsen voor een bepaalde functie op bepaalde momenten van de dag of de week laag is, terwijl vanuit een andere functie op dat moment een sterke behoefte aanwezig is. Wanneer twee of meerdere functies gebruik kunnen maken van dezelfde parkeervoorziening(en), worden aanwezigheidspercentages toegepast. Hiermee wordt de gecombineerde maatgevende parkeervraag voor de verschillende functies bepaald. Onderstaand zijn de aanwezigheidspercentages voor de verschillende functies en maatgevende periodes opgenomen. De aanwezigheidspercentages zijn afkomstig uit ASV 2021.

Tabel 1: Aanwezigheidspercentages (ASV 2021)

	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond ¹⁾	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%
Kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	0%	5%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	0% ²⁾	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	100%	0% ³⁾	0% ⁴⁾
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	100%	0% ³⁾	0% ⁴⁾
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/enzovoort	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%

1) Indien sprake van een traditionele koopavond

2) Indien op zaterdag open: 100%

3) Indien 's avonds open: 70%

4) Indien koopzondag: 100%

Gedeeld gebruik wordt in met name centrumgebieden, in toenemende mate een moeilijk haalbare kwestie. Neem bijvoorbeeld de combinatie met winkel of detailhandelfuncties. Een aantal jaren geleden was gedeeld gebruik goed toepasbaar omdat de meeste winkels open waren tot 18 uur. Vooral bij supermarkten is een sluitingstijd van 18 uur verleden tijd. Naast winkels die elke dag 's avonds open zijn, wordt de koopzondag steeds meer een gewone winkeldag. Het is niet ondenkbaar dat op termijn van een aantal jaren, veel winkels elke zondag open zullen zijn. Gedeeld gebruik van parkeerplaatsen voor winkels en woningen is dan ook nog maar beperkt mogelijk. Voor het bepalen van de parkeernorm wordt dan ook geadviseerd in een aantal situaties voorzichtig om te gaan met gecombineerd gebruik, omdat dit in de praktijk niet altijd opgaat.

2.6 Parkeren op eigen terrein

Een bouwinitiatief moet op eigen terrein kunnen voldoen aan de parkeervraag. Voor de functie wonen bestaat de parkeernorm uit een bewoners- en bezoekersgedeelte. Het aandeel bezoekersplaatsen per appartement/woning is altijd 0,3 parkeerplaats per woning. Zowel het bewoners- als bezoekersaandeel parkeerplaatsen wordt op eigen terrein aangelegd. Bij grootschalige woningbouwontwikkelingen (vanaf tien woningen) moeten de bezoekersparkeerplaatsen openbaar toegankelijk zijn en mogen deze zich niet in een afgesloten

parkeervoorziening bevinden. Een garage bij een woning wordt niet meegeteld als parkeermogelijkheid op eigen terrein. In de praktijk heeft bijna elke garage aan een woning of een bij een woning (aan)gebouwde garage een andere bestemming zoals bijkeuken, slaapkamer of kantoor. Hiermee wordt op voorhand rekening gehouden zodat het aantal aan te leggen parkeerplaatsen voldoende duurzaam en toekomstvast is.

De mate van openbaarheid van het parkeeraanbod is belangrijk voor gecombineerd gebruik. Hoe meer parkeerplaatsen op eigen terrein bij woningen, hoe minder gecombineerd gebruik mogelijk is. In tabel 2 is de factor opgenomen voor bepaling van het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein bij woningen.

Type parkeergelegenheid	Berekeningsaantal	Ontwerpeis
Woning met garage en/of een oprit	1,0 pp	Minimaal 6 meter diep en 2,5 breed
Woning met garage	0,0 pp	
Woning met oprit/parkeerplaats	1,0 pp	Minimaal 6 meter diep en 2,5 breed
Woning met carport	1,0 pp	Minimaal 6 meter diep en 2,5 breed
Woning met dubbele oprit naast elkaar	min 2,0 pp	Minimaal 6 meter diep en 2,5 breed per auto ¹
Garagebox geclusterd ²	0,4 pp	Minimaal 5,0 meter diep

Tabel 2: berekeningsaantallen parkeervoorzieningen op eigen terrein bij woningen

Aan parkeerplaatsen worden eisen gesteld zodat deze ook daadwerkelijk gebruikt kunnen worden. Deze eisen zijn vermeld in het boekwerk ASW 2021 van het CROW dat ook (technische) gegevens / richtlijnen bevat over de maatvoering en technische uitvoering van parkeervoorzieningen.

2.7 Gehandicaptenparkeerplaatsen

Bij het bepalen van de parkeerbehoefte van centrumgebieden, sportvoorzieningen en maatschappelijke voorzieningen moet rekening gehouden worden met de realisatie van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen. Hierbij moeten de volgende aandachtspunten in acht genomen worden:

- Op grote parkeerlocaties (> 50 parkeerplaatsen) is (minimaal) 2% van de parkeercapaciteit aangewezen als algemene gehandicaptenparkeerplaats
- De algemene gehandicaptenparkeerplaatsen liggen zo kort mogelijk bij (hoofd)ingang van de voorziening waarvoor de parkeerplaatsen bedoeld zijn
- De maatvoering van een gehandicaptenparkeerplaats is ruimer dan van een standaard parkeerplaats en wordt aangelegd volgens de richtlijnen uit het ASW 2021

De beleidsregels voor het toekennen van individuele en algemene gehandicaptenparkeerplaatsen voor de gemeente Beekdaelen zijn toegevoegd in Bijlage B4.

2.8 Parkeren blauwe zone

In vijf woonkernen binnen de gemeente Beekdaelen is sprake van een blauwe zone waarbij de maximale parkeerduur 1,5 uur bedraagt. Parkeervakken in de blauwe zone komen niet in aanmerking als vrije parkeerplaatsen die ingezet kunnen worden bij nieuwe ontwikkelingen. De vijf woonkernen met een blauwe zone zijn: Nuth, Schinnen, Schinveld, Amstenrade en Oirsbeek.

Voor bewoners die woonachtig zijn binnen de blauwe zone is het mogelijk om een ontheffing aan te vragen voor parkeren in de blauwe zone. De beleidsregels voor het toekennen van een ontheffing binnen de blauwe zone zijn weergegeven in Bijlage B5.

¹ Meerdere parkeerplaatsen op eigen terrein worden stuk voor stuk gerekend voor zover deze afzonderlijk van elkaar gebruikt kunnen worden.

² Geldt alleen in nog bestaande situaties. Parkeren in garageboxen wordt beschouwd als parkeren op afstand en in nieuwe situaties wordt dat niet aangemerkt als parkeren op eigen terrein. Bovendien blijkt dat garageboxen steeds vaker gebruikt worden voor opslag in plaats van parkeren.

2.9 Parkeren en opladen elektrische voertuigen

Bij het bepalen van de parkeerbehoefte van centrumgebieden, sportvoorzieningen en maatschappelijke voorzieningen moet rekening gehouden worden met de realisatie van parkeerplaatsen en oplaadvoorzieningen voor elektrische voertuigen. Hierbij moeten de volgende aandachtspunten in acht worden genomen:

- Op grote parkeerlocaties (> 50 parkeerplaatsen) is (minimaal) 2% van de parkeercapaciteit aangewezen als parkeerplaats voor elektrische voertuigen met bijbehorende laadvoorziening
- De locatie van elektrische laadpalen dient voldoende zichtbaar te zijn voor aankomende bezoekers zodat zij niet hoeven te zoeken naar een laadpaal
- De gemeente Beekdaelen streeft naar duurzaamheid en wil het gebruik van elektrische voertuigen stimuleren door deze een gunstige plek te geven op de parkeerlocatie
- De aanleg van laadvoorzieningen voor elektrische voertuigen dient rekening te houden met de toegestane parkeerduur (bijvoorbeeld blauwe zone). Afhankelijk van de laadvoorziening kan de laadduur variëren van een half uur (snelaadpaal) tot vier uur of langer (gemiddelde openbare laadpaal).

Verplichtingen vanuit de EU

Met ingang van 10 maart 2020 geldt de Europese 'Energy Performance of Buildings Directive III', wat voor een verplichting zorgt bij het aanleggen van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen in de privaat gebouwde omgeving (woning- en utiliteitsbouw).

Bij woongebouwen met meer dan 10 parkeervakken op hetzelfde terrein moet voor elk parkeervak leidinginfrastructuur (loze leidingen) worden aangelegd voor de aanleg van laadpunten. Dit geldt voor nieuwe woongebouwen en voor bestaande woongebouwen die ingrijpend³ worden gerenoveerd.

Daarnaast geldt bij utiliteitsgebouwen met meer dan 10 parkeervakken op hetzelfde terrein moet minimaal één oplaadpunt voor de hele parkeergelegenheid worden aangelegd. Ook moet er leidinginfrastructuur (loze leidingen) worden aangelegd voor 1 op de 5 parkeervakken. Dit geldt voor nieuwe utiliteitsgebouwen en voor bestaande utiliteitsgebouwen die ingrijpend³ worden gerenoveerd.

Vanaf 2025 gelden aanvullende verplichting voor de aanleg van elektrische laadpunten bij utiliteitsbouw. Bij bestaande utiliteitsgebouwen met meer dan 20 parkeervakken op hetzelfde terrein moet vanaf 2025 minimaal één oplaadpunt zijn aangelegd. De gebouweigenaar kan, naar gelang de lokale behoefte en lokale markt, zelf bepalen hoeveel oplaadpunten hij in totaal realiseert.

2.10 Parkeren van grote voertuigen

Het uitgangspunt is dat het parkeren van grote voertuigen op eigen terrein van de bedrijven moet plaatsvinden. Het parkeren van grote voertuigen (vrachtwagens, touringcars), exclusief laden en lossen, is binnen de bebouwde kommen van de gemeente Beekdaelen niet toegestaan behoudens op de daarvoor aangewezen vrachtwagenparkeerplaatsen. In de 'Algemene plaatselijke verordening gemeente Beekdaelen' is vastgelegd waar het parkeren van grote voertuigen plaats dient te vinden.

2.11 Fietsparkeren

Voor het fietsparkeren is het bouwbesluit van toepassing. In het kader van duurzame mobiliteit stimuleert de gemeente Beekdaelen het fietsgebruik als alternatief voor de auto. Daarom is het belangrijk om voldoende en kwalitatieve fietsparkeerplaatsen te realiseren. Voor de kencijfers worden de cijfers conform ASV2021 van het CROW gehanteerd. Ook de kencijfers voor fietsparkeren kennen een bandbreedte. Omdat we juist het fietsen willen stimuleren is er voor gekozen om voor de gehele gemeente de gemiddelde norm te hanteren. De normen zijn weergegeven in bijlage B6.

³ Hiervan is sprake als meer dan 25% van de oppervlakte van de gebouwschil wordt vernieuwd, veranderd of vergroot. Bovendien moet deze vernieuwing, verandering of vergroting de integrale gebouwschil betreffen.

De verplichting geldt alleen als de renovatie (mede) betrekking heeft op de parkeergelegenheid of op de elektrische infrastructuur van de parkeergelegenheid of het gebouw. Er is sprake van een gebouw met een parkeergelegenheid wanneer de parkeergelegenheid zich op hetzelfde bouwperceel bevindt.

3 OPSTELLEN PARKEERPLAN

De initiatiefnemer van een ruimtelijk ontwikkeling stelt aan de hand van de volgende stappen een parkeerplan op. Dit parkeerplan maakt onderdeel uit van de ruimtelijke onderbouwing van de ontwikkeling.

3.1 Bepalen parkeerbehoefte

Het proces van toepassing van de parkeernormen start met een ruimtelijk initiatief, plan of project. Kenmerk van doorwerking van parkeernormen via de Nota Parkeernormen is, dat toetsing alleen kan plaatsvinden op het moment dat sprake is van vergunningplichtige activiteiten. Niet-vergunningplichtige verbouwingen kunnen dus zonder toetsing aan de parkeernormen plaatsvinden. Bij de vergunningplichtige activiteiten wordt voor toepassing van de Nota Parkeernormen onderscheid gemaakt naar de volgende situaties:

1. Nieuwbouw
2. Herbouw/verbouw
3. Functiewijziging
4. Functieuitbreiding

ad 1. Nieuwbouw

In het geval van nieuwbouw is de Nota Parkeernormen van toepassing op de totale ontwikkeling. De parkeerbehoefte per (nieuwe) functie wordt bepaald door middel van het aantal eenheden per functie te vermenigvuldigen met de parkeernorm.

ad 2. Herbouw/verbouw

Wanneer een bestaand object wordt gesloopt of verbouwd en in dezelfde functie en omvang wordt Teruggebouwd, dan is de Nota Parkeernormen niet van toepassing.

ad 3. Functiewijziging

Wanneer een bestaand object (deels) een functiewijziging ondervindt, dan is de Nota Parkeernormen van toepassing op dat gedeelte waar functiewijziging plaatsvindt. De parkeernorm van de oude functie wordt dan samengesteld op basis van de parkeernorm van de nieuwe functie minus de parkeernorm van de oude functie. Aan deze verrekening zijn wel voorwaarden verbonden: zie paragraaf 3.4.1.

ad 4. Functieuitbreiding

Bij het uitbreiden van een bestaande functie is de parkeernorm van toepassing op het gedeelte dat uitgebreid wordt. Ook hier geldt dat in het verleden vergunde activiteiten waarbij niet getoetst is aan parkeernormen niet worden meegenomen in de berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen.

3.2 Bepalen normatieve parkeerbehoefte

Wanneer de gegevens (functies) van een bouwontwikkeling bekend zijn, wordt de bijbehorende norm bepaald. Deze wordt vermenigvuldigd met het te realiseren programma, het aantal m² bruto vloeroppervlakte of met andere eenheden zoals het aantal zitplaatsen. Bij een gecombineerde ontwikkeling wordt de berekening voor iedere functie apart uitgevoerd. De uitkomsten van iedere berekening worden vervolgens bij elkaar opgeteld, deze optelling vormt de normatieve parkeerbehoefte.

3.3 Korting op parkeernorm bij alternatieve mobiliteitsoplossingen

Het college van burgemeester en wethouders kan besluiten om in bijzondere gebieden of situaties de parkeernorm naar beneden bij te stellen. De initiatiefnemer moet deze bijstelling onderbouwen ofwel door aannemelijk te maken dat het gebruik van de functie een afwijkende parkeervraag genereert, ofwel door een alternatieve mobiliteitsdienst aan te bieden.

De basis voor afwijking als gevolg van bijzondere omstandigheden wordt gevormd door een bereikbaarheidsplan, dat onderdeel uitmaakt van de ruimtelijke onderbouwing.

Bijvoorbeeld: In een bereikbaarheidsplan wordt gesteld dat een substantieel deel van de medewerkers niet de auto gebruikt voor woon-werkverkeer. Of de initiatiefnemer zorgt voor voldoende deelauto's bij de ontwikkeling van woningen (waarbij de vaste kosten door de ontwikkelaar worden gedragen). Deze afwijking dient objectief onderbouwd te worden waarmee aannemelijk wordt gemaakt dat afwijken van de parkeernormen gerechtvaardigd is. Voorbeelden van een dergelijke objectieve onderbouwing zijn:

- Cijfers met betrekking tot het aantal werknemers en/of fte
- Cijfers met betrekking tot het autobezit en/of gebruik van de beoogde gebruikersgroepen van een functie
- Cijfers met betrekking tot het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer op de desbetreffende locatie
- Resultaten uit een recente parkeerdrukmeting bij vergelijkbare functies waaruit blijkt dat de parkeervraag lager ligt dan de gehanteerde norm
- Resultaten uit referentieprojecten waarin maatregelen genomen zijn die soortgelijk zijn aan de voorgestelde maatregelen in het desbetreffende mobiliteitsplan

Toetsingskader alternatieve mobiliteitsoplossingen

Bij het toetsen van alternatieve mobiliteitsoplossingen in het bereikbaarheidsplan let het college van B&W in hoofdzaak op de kwaliteit van de mobiliteitsoplossing. Hoe hoger de kwaliteit, hoe aantrekkelijker het gebruik en dus hoe groter de korting op de parkeernorm. Daarbij kijkt het college niet alleen naar de initiële kwaliteit, maar ook naar de mate waarin goed beheer en onderhoud gegarandeerd is. Zo zal deelmobiliteit in de vorm van een abonnement op een bestaand concept altijd hoger gewaardeerd worden dan het beschikbaar stellen van een individueel voertuig voor algemeen gebruik.

In zijn algemeenheid geldt dat voor een woonbestemming het beschikbaar stellen van deelmobiliteit in het meest gunstige geval de aanschaf van een tweede auto onnodig maakt. De korting op de parkeernorm kan de norm daarom niet verder verlagen dan 1,3 parkeerplaats per woning (één eigen auto + bezoeker). Het uitgangspunt daarbij is dat het beschikbaar stellen van één deelvoertuig drie standaard voertuigen vervangt.

3.4 Specifieke omstandigheden

Er kunnen specifieke omstandigheden zijn die van invloed zijn op het bepalen van de normatieve parkeerbehoefte. Deze omstandigheden dienen dan beschreven te worden in het parkeerplan.

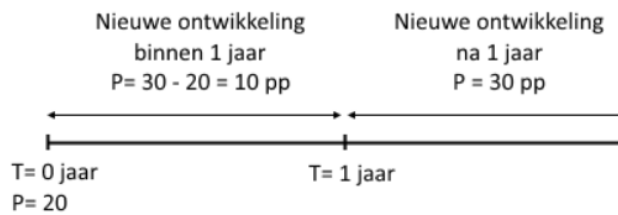
3.4.1 Verrekening oude functie

Bij functiewijziging wordt rekening gehouden met de normatieve parkeerbehoefte van de oorspronkelijke situatie. Het uitgangspunt hierbij is dat de parkeerbehoefte van het laatste legale gebruik van de oorspronkelijke situatie - voor zover die parkeerbehoefte werd gefaciliteerd in het openbare parkeerareaal - in mindering wordt gebracht bij de te berekenen parkeerbehoefte voor de nieuwe situatie. Hierbij dient rekening te worden gehouden met de aanwezigheidspercentages die voor de oorspronkelijke functie golden.

Als een voorziening meer dan één jaar ongebruikt of 'tijdelijk' gebruikt is gebleven, wordt de parkeerbehoefte van de bestaande situatie geacht nihil te zijn. De ooit beschikbare parkeerruimte zal dan immers door andere parkeerders in gebruik zijn genomen waardoor de parkeerplaatsen niet meer beschikbaar zijn voor de nieuwe functie. Tijdelijk gebruik ter voorkoming van leegstand wordt buiten beschouwing gelaten bij de beoordeling van

het laatste legale gebruik. Het is ter beoordeling van het college van burgemeester en wethouders of er sprake is geweest van tijdelijk gebruik.

Bijvoorbeeld, een nieuwe ontwikkeling met een parkeervraag van 30 parkeerplaatsen vestigt zich op de locatie waar voorheen een functie zat met een parkeervraag van 20 parkeerplaatsen.



3.4.2 Toets dubbelgebruik

De parkeernorm geeft aan wat de parkeerbehoefte van een functie is. Wanneer binnen een gebied meerdere functies aanwezig zijn of worden gebouwd, vallen de pieken in parkeerbehoefte van die functies niet altijd op hetzelfde moment. Bij woningen is de parkeerbehoefte bijvoorbeeld op werkdagen in de avond en nacht maximaal. Bij een supermarkt of kantoor zal deze behoefte vooral overdag optreden. Het moment waarop alle gecombineerde functies tezamen een maximale parkeerbehoefte genereren, wordt de maatgevende parkeerbehoefte genoemd. De maatgevende parkeerbehoefte wordt bepaald aan de hand van de aanwezigheidspercentages.

3.4.3 Vrijstelling parkeereis

Wanneer bij verbouwplannen het verschil tussen parkeerbehoefte van de oude functie en de nieuwe functie voor de totale ontwikkeling kleiner is dan 1,5 parkeerplaatsen, verleent de gemeente in principe vrijstelling van de parkeereis. Dit geldt bijvoorbeeld bij een beperkte uitbreiding van het vloeroppervlak van een supermarkt (van circa 120m²). Deze, in deze paragraaf genoemde vrijstellingen, gelden niet voor ontwikkelingen met de functie 'wonen'.

3.5 Parkeerbehoefte = Parkeereis

Nadat de parkeereis is vastgesteld komt vervolgens de vraag of de parkeereis geheel, gedeeltelijk of niet op eigen terrein gerealiseerd kan worden. Idealiter wordt de parkeereis op eigen terrein gerealiseerd maar wanneer dit niet mogelijk is, zijn er alternatieven voorhanden.

1. Parkeren eigen terrein

Een ontwikkeling moet in de basis voorzien in voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein. Soms is deze eis niet haalbaar. Voor ontwikkelingen met een resterende parkeereis groter of gelijk aan drie parkeerplaatsen, moet een ontwikkelaar onderbouwd aangeven waarom deze niet op eigen terrein gerealiseerd kunnen worden. Wanneer de aanvrager niet kan voorzien in voldoende parkeervoorzieningen op eigen terrein is het mogelijk om gebruik te maken van vervangende parkeervoorzieningen. Bij het bepalen van de parkeercapaciteit op eigen terrein maakt de initiatiefnemer gebruik van de berekeningsmethode die is omschreven in tabel 2.

2. Parkeren particulier/privaat terrein (meerjarige overeenkomst bij huren)

Om te voldoen aan de resterende parkeereis kan een initiatiefnemer gebruik maken van een vervangende particuliere/private parkeervoorziening. De vervangende parkeerruimte dient te liggen binnen de geldende loopafstand van de functie en over voldoende parkeerplaatsen te beschikken op maatgevende momenten. De initiatiefnemer maakt de bezoekers attent op de parkeerplaatsen. De initiatiefnemer beschikt over een parkeervereenkomst tussen initiatiefnemer en de aanbieder van de particuliere/private parkeerruimte en overlegt deze bij de bouwaanvraag. De overeenkomst moet een blijvend karakter hebben (minimaal tien jaar). De loopafstand voor verschillende functies is weergegeven in Bijlage 3.

3. Gebruik openbare parkeerplaatsen

De vervangende parkeerruimte kan ook een parkeerruimte in het openbaar gebied zijn. Indien er voldoende parkeerruimte op straat is, ook na realisatie van het initiatief, kan de gemeente vrijstelling verlenen van het (geheel) realiseren van de parkeereis op eigen terrein. De bewijslast ligt hierbij bij de initiatiefnemer. Deze dient middels parkeertellingen, uitgevoerd door een onafhankelijk onderzoeksbureau (ISO 9001 gecertificeerd), aan te tonen dat de parkeerdruk, in het op een acceptabele loopafstand gelegen gebied, op de drukste momenten onder de 85% ligt en ook na realisatie van het initiatief op de drukste momenten onder de 85% blijft. De betreffende meetmomenten en perioden worden bepaald door de gemeente.

Wanneer onvoldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn op eigen, privaat/particulier terrein en in de openbare ruimte dan kan de ontwikkeling geen doorgang vinden. In uitzonderlijke gevallen, die van groot belang zijn voor de gemeente, kan een uitzondering gemaakt worden door het college van B&W.

4 OVERIGE BEPALINGEN

4.1 Hardheidsclausule

In alle gevallen waarin de Nota Parkeernormen niet voorziet of wanneer toepassing van de Nota Parkeernormen leidt tot kennelijk onredelijke situaties, neemt het college van burgemeester en wethouders een beslissing.

4.2 Inwerkingtreding

Deze Nota Parkeernormen treedt in werking op de dag volgend op die van de bekendmaking ervan. Op dat moment wordt de oude beleidsstukken, vastgesteld door de gemeenteraad van Nuth, Schinnen en Schinveld, ingetrokken.

4.3 Overgangsregeling

Voor ruimtelijke initiatieven, plannen en projecten waarvoor al eerder een parkeertoets heeft plaatsgevonden, worden de uitkomsten van die parkeertoets als parkeereis gezien. Voor alle ruimtelijke initiatieven, plannen en projecten waarvoor nog geen parkeertoets heeft plaatsgevonden, wordt de Nota Parkeernormen als uitgangspunt gebruikt.

4.4 Citeertitel

Deze Nota Parkeernormen wordt aangehaald als: Nota Parkeernormen gemeente Beekdaelen.

BIJLAGEN

B1 PARKEERNORMEN BEEKDAELEN

Wonen				
	eenheid	centrum	rest bebouwde kom	buiten bebouwde kom
Koop, huis, vrijstaand	per woning	1,8	1,9	2,0
Koop, huis, twee-onder-een-kap	per woning	1,7	1,8	1,8
Koop, huis, tussen/hoek	per woning	1,5	1,6	1,6
Koop, appartement, duur	per bewoner	1,6	1,7	1,7
Koop, appartement, midden	per woning	1,4	1,5	1,5
Koop, appartement, goedkoop	per woning	1,3	1,2	1,2
Huur, huis, vrije sector	per woning	1,5	1,6	1,6
Huur, huis, sociale huur	per woning	1,3	1,2	1,2
Huur, appartement, duur	per woning	1,4	1,5	1,5
Huur, appartement, (incl. sociale huur)	per woning	1,1	1,0	1,0
Kamerverhuur, zelfstandig (niet-studenten)	per kamer	0,6	0,6	0,6
Kamerverhuur, studenten, niet zelfstandig	per kamer	0,3	0,2	0,2
Aanleunwoning, serviceflat	per woning	1,1	1,0	1,0
Kleine eenpersoonswoning (tiny house;)	per woning	0,6	0,6	0,6

Werken				
	eenheid	centrum	rest bebouwde kom	buiten bebouwde kom
bedrijf arbeidsextensief/ bezoekersextensief	100 m ² bvo	0,7	0,8	0,8
bedrijf arbeidsintensief/ bezoekersextensief	100 m ² bvo	1,6	2,1	2,1
bedrijfsverzamelgebouw	100 m ² bvo	1,4	1,7	1,7
kantoor (met baliefunctie)	100 m ² bvo	2,5	3,3	3,3
kantoor (zonder baliefunctie)	100 m ² bvo	1,9	2,3	2,3

Horeca en (verblijfs)recreatie				
	eenheid	centrum	rest bebouwde kom	buiten bebouwde kom
bungalowpark	per bungalow	1,6	1,6	2
café, bar, cafetaria	100 m ² bvo	6,0	6,0	6,0
camping/kampeerterrein	per standplaats	1,1	1,1	1,1
discotheek	100 m ² bvo	7,0	18,9	18,8
evenementenhal/beursgebouw/ congresgebouw	100 m ² bvo	5,5	6,0	6,0
hotel (drie sterren)	per 10 kamers	2,2	4,7	6,3
hotel (vier sterren)	per 10 kamers	3,5	7,0	8,5
restaurant	100 m ² bvo	11,0	14,0	14,0

Sport, cultuur en ontspanning				
	eenheid	centrum	rest bebouwde kom	buiten bebouwde kom
attractie - en pretpark	per ha netto terrein	4,0	4,0	4,0
bibliotheek	100 m ² bvo	0,5	0,9	1,1
biljart -/snookercentrum	per speeltafel	0,9	1,1	1,5
bioscoop	100 m ² bvo	3,2	10,2	12,7
bowlingcentrum	per bowlingbaan	1,6	2,3	2,3
casino	100 m ² bvo	5,7	6,0	7,5
dansstudio	100 m ² bvo	1,6	5,0	6,9
dierenpark	per ha netto terrein	8,0	4,0	4,0
filmtheater/filmhuis	100 m ² bvo	2,6	6,9	8,9
fitnesscentrum	100 m ² bvo	1,7	5,8	6,9
fitnesstudio/sportschool	100 m ² bvo	1,4	4,3	6,0
golfbaan (18 holes, 60ha)	per 18 holes/60 ha	86,0	86,0	108,3
golfoefencentrum	per centrum	49,1	49,1	54,2
indoorspeeltuin (kinderspeelhal)	100 m ² bvo	3,1	2,2	2,6
kinderboerderij	per boerderij	3,1	2,2	2,6
manege/paardenhouderij	per box	0,3	0,3	0,3
museum	100 m ² bvo	0,6	1,0	1,0
sanua/hammam	100 m ² bvo	2,5	6,2	6,8
sporthal	100 m ² bvo	1,6	2,6	3,2
sportveld	per ha netto terrein	20,0	13,0	13,0
sportzaal	100 m ² bvo	1,2	2,6	3,3
squashhal	100 m ² bvo	1,6	2,6	3,1
tennishal	100 m ² bvo	0,3	0,4	0,4
theater/schouwburg	100 m ² bvo	7,4	8,3	10,5
volkstuin	per 10 tuinen	1,2	1,2	1,3
wellnesscentrum	100 m ² bvo	8,8	8,8	9,8
zwembad openlucht	100 m ² bvo	11,9	11,9	14,8
zwembad overdekt	100 m ² bvo	10,5	10,5	12,3

Gezondheid en (sociale) voorzieningen				
	eenheid	centrum	rest bebouwde kom	buiten bebouwde kom
apotheek	per apotheek	2,4	3,1	3,1
begraafplaats	per plechtigheid	26,6	26,6	26,6
consultatiebureau	per behandelkamer	1,5	1,8	1,9
consultatiebureau voor ouderen	per behandelkamer	1,3	1,9	2,1
uitvaartcentrum	per plechtigheid	25,1	25,1	25,1
fysiotherapiepraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1,4	1,7	1,7
gezondheidscentrum	per behandelkamer	1,7	2,2	2,2
huisartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	2,3	3	3
penitentiaire inrichting	per 10 cellen	1,7	3	3,4
religiegebouw	per zitplaats	0,1	0,1	0,1
tandartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1,7	2,3	2,4
verpleeg - en verzorgingstehuis	per wooneenheid	0,6	0,5	0,5

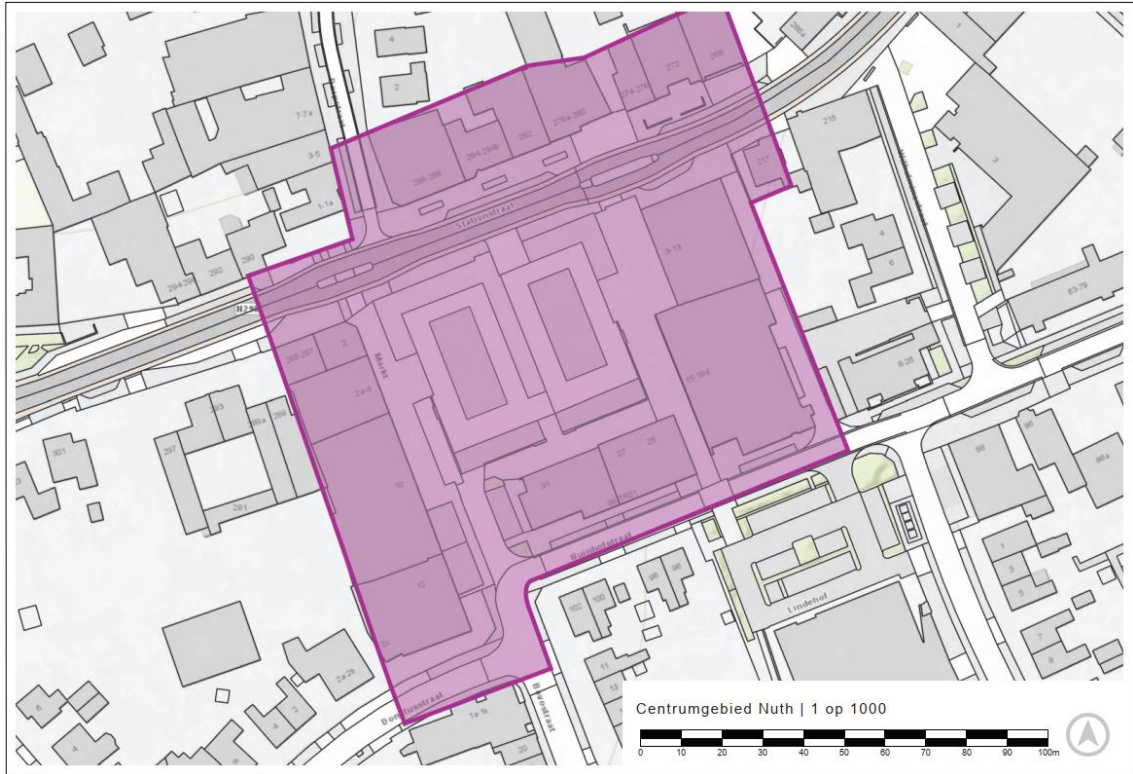
Winkel en boodschappen				
	eenheid	centrum	rest bebouwde kom	buiten bebouwde kom
bouwmarkt	100 m ² bvo	2,2	2,2	2,2
bruin - en witgoedzaken	100 m ² bvo	4,1	7,4	8,5
buurt - en dorpscentrum	100 m ² bvo	3,0	3,0	3,0
buurtsupermarkt	100 m ² bvo	2,3	3,1	3,1
grote supermarkt (XL)	100 m ² bvo	6,6	7,6	7,6
full service supermarkt	100 m ² bvo	3,9	4,6	4,6
groencentrum	101 m ² bvo	2,4	2,4	2,6
groothandel algemeen	100 m ² bvo	6,1	6,1	6,1
groothandel specialist	100 m ² bvo	5,6	5,6	5,6
kringloopwinkel	100 m ² bvo	1,7	1,7	2,0
meubelboulevard/woonboulevard	100 m ² bvo	2,3	2,3	2,3
outletcentrum	100 m ² bvo	9,4	9,4	9,4
tuincentrum	100 m ² bvo	2,4	2,4	2,6
weekmarkt	100 m ² bvo	0,23	0,18	0,2
wijkcentrum (klein)	100 m ² bvo	3,9	3,9	3,9
wijkcentrum (gemiddeld)	100 m ² bvo	4,5	4,5	4,5
wijkcentrum (groot)	100 m ² bvo	5,1	5,1	5,1
winkelboulevard	100 m ² bvo	4,2	4,2	4,2
woonwarenhuis (zeer groot)	100 m ² bvo	4,4	4,4	4,4
woonwarenhuis/woonwinkel	100 m ² bvo	1,3	1,7	1,7

Onderwijs				
	eenheid	centrum	rest bebouwde kom	buiten bebouwde kom
avondonderwijs	per 10 studenten	4,6	5,8	9,5
basisschool*	per leslokaal	0,8	0,5	0,5
hogeschool	per 100 studenten	9,4	8,9	8,9
kinderdagverblijf (crèche)*	100 m ² bvo	1,0	1,3	1,4
middelbare school	per 100 leerlingen	3,7	3,9	3,9
ROC	per 100 leerlingen	4,8	4,9	4,9

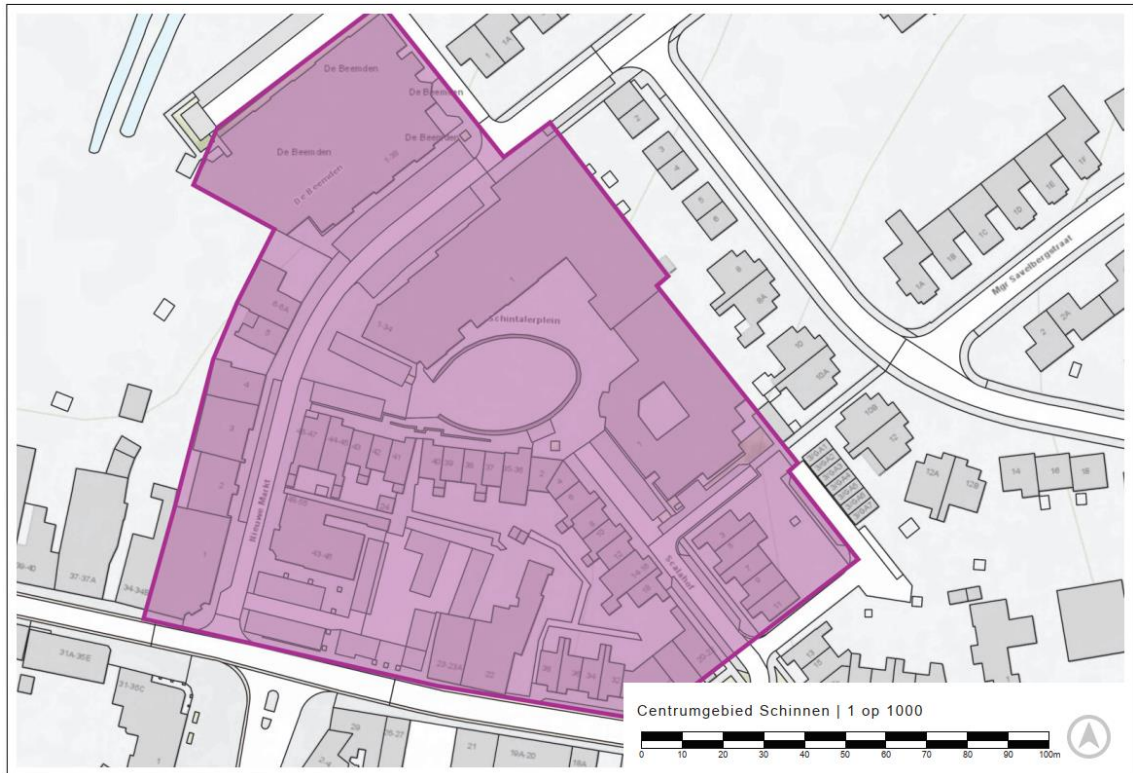
* excl. K&R

B2 CENTRUMGEBIEDEN BEEKDAELEN

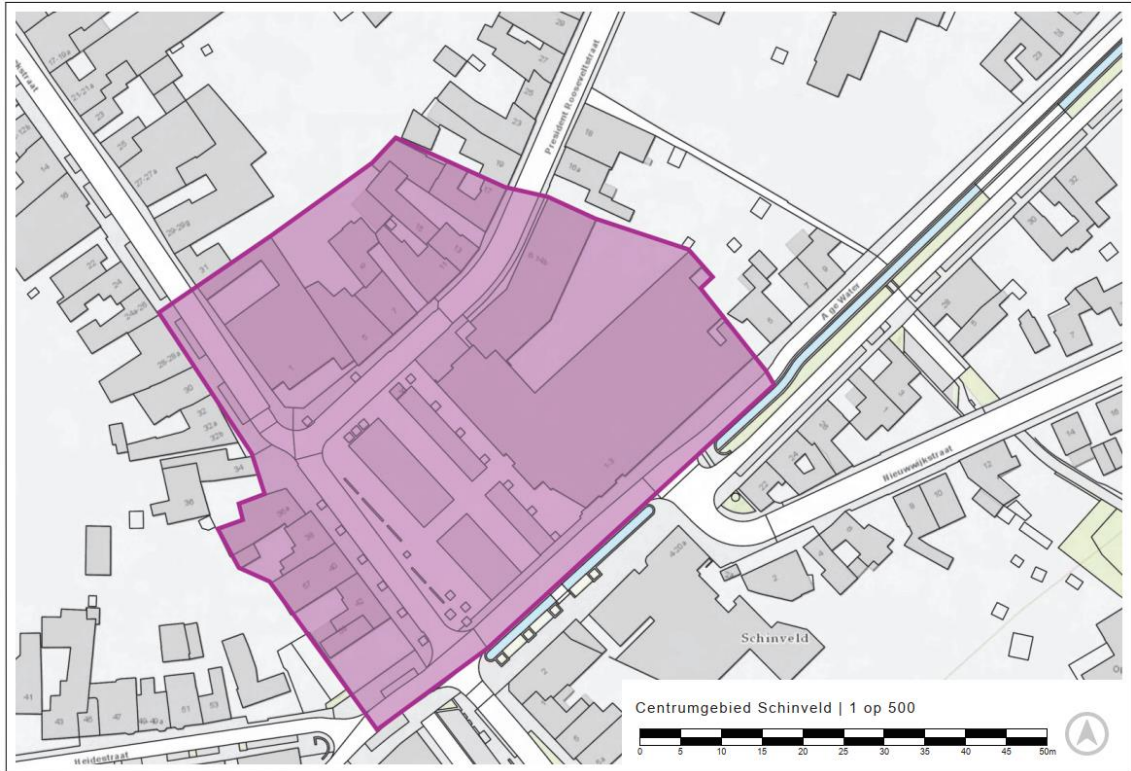
Centrumgebied Nuth



Centrumgebied Schinnen



Centrumgebied Schinveld



Centrumgebied Amstenrade



B3 LOOPAFSTANDEN PER TYPE FUNCTIE

De loopafstanden per type functie binnen de gemeente Beekdaelen zijn gebaseerd op de loopafstanden uit ASV2021.

Hoofdfunctie	Loopafstand (m)
Wonen	100
Winkelen	200
Werken	200
Ontspanning	100
Gezondheidszorg	100
Onderwijs	100

B4 BELEID GEHANDICAPTENPARKEERPLAATSEN

Het college van burgemeester en wethouders van Beekdaelen,

Gelet op artikel 13, lid 2 en artikel 18, lid 1 onder d van de Wegenverkeerswet 1994, artikel 12 en de artikelen 49 t/m 55 van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW), de artikelen 85, 86 en 87 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV 1990), en de Regeling Gehandicaptenparkeerkaart van 2 juli 2001;

Besluit:

vast te stellen de volgende beleidsregels met betrekking tot het toekennen van individuele en algemene gehandicaptenparkeerplaatsen nabij woning en/of werk.

Artikel 1 Definities

- a) Indicatiebesluit: het besluit van de GGDarts naar aanleiding van de medische keuring uitgevoerd ten behoeve van de gehandicaptenparkeerkaart;
- b) Parkeergelegenheid op eigen terrein: parkeergelegenheid zoals omschreven in artikel 6.1;
- c) RVV: Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990;
- d) Stoppen in tweede linie: het stil laten staan van een voertuig op de rijbaan naast geparkeerde voertuigen, teneinde de gehandicapte persoon kort te begeleiden bij het in – of uitstappen.

Artikel 2 Individuele gehandicaptenparkeerplaats ten behoeve van bestuurders nabij woning/werk (artikel 12 BABW)

- 2.1 De aanvraag dient te bevatten: het aanvraagformulier voor de gehandicaptenparkeerplaats. Op dit aanvraagformulier machtigt de aanvrager de Gemeente om gebruik te mogen maken van het indicatiebesluit waaruit de geschatte maximale loopafstand (met de gebruikelijke loophulpmiddelen) (0 – 50/50 – 100 meter) van de gehandicapte blijkt.
- 2.2 Voor een individuele gehandicaptenparkeerplaats ten behoeve van bestuurders kunnen in aanmerking komen: bestuurders van motorvoertuigen op meer dan twee wielen en van brommobielen, die beschikken over een rechtsgeldige Europese gehandicaptenparkeerkaart, die nog minimaal een half jaar geldig is.
- 2.3 Voor toewijzing van een individuele gehandicaptenparkeerplaats ten behoeve van bestuurders dient de aanvrager, dan wel diens huisgenoot, eigenaar te zijn van een motorvoertuig.
- 2.4 De aanvrager beschikt niet over parkeergelegenheid op eigen terrein zoals bedoeld in artikel 6.1, met dien verstande dat de parkeergelegenheid op eigen terrein zich niet verder van de woning van de aanvrager bevindt dan de maximaal in het indicatiebesluit vastgestelde loopafstand. Het is voor de aanvrager ook niet mogelijk om een parkeergelegenheid op eigen terrein te creëren.
- 2.5 De aanleg van een individuele gehandicaptenparkeerplaats mag geen negatieve gevolgen hebben voor de verkeersveiligheid en de doorstroming van het verkeer. Hierbij wordt getoetst of de aanvraag voldoet aan de richtlijnen uit het ASV 2021 (Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom) van het CROW.
- 2.6 De werkgever is verantwoordelijk voor een parkeerplek voor gehandicapten op het terrein van de werkgever. Alleen indien de werkgever geen ruimte op eigen terrein heeft, kan worden uitgeweken naar de openbare ruimte. Indien wordt uitgeweken naar de openbare ruimte geldt dat er een tijdsbeperking op de piek kan worden gelegd.

- 2.7 De aanvrager kan blijkens de uitkomst van het verkeerstechnisch onderzoek, zoals omschreven in artikel 5 van deze beleidsregels, niet beschikken over voldoende beschikbare parkeergelegenheid binnen de maximaal in het indicatiebesluit vastgelegde afstand.
- 2.8 Voor toewijzing van een individuele gehandicaptenparkeerplaats ten behoeve van bestuurders dient de aanvrager, indien hij geen eigenaar is van het motorvoertuig waarvoor hij de aanvraag doet, een verklaring te overleggen waaruit blijkt dat het motorvoertuig wordt gehuurd of geleased.
- 2.9 Een individuele gehandicaptenparkeerplaats ten behoeve van bestuurders wordt gerealiseerd door het aanbrengen van een kruisvak en door plaatsing van bord E6 van bijlage 1 van het RVV 1990 met een onderbord waarop het kenteken staat vermeld van het motorvoertuig van de aanvrager. Het kruisvak wordt aangebracht in de vorm van een markering. Is dit vanwege het soort bestratingsmateriaal of uit esthetisch oogpunt niet gewenst, dan wordt het kruisvak aangebracht in de vorm van een andere kleur/soort bestratingsmateriaal waarbij het kruisvak duidelijk afwijkt van de bestaande bestrating.
- 2.10 Een gehandicaptenparkeerplaats wordt ingetrokken c.q. niet verlengd indien de aanvrager niet langer beschikt over een rechtsgeldige Europese gehandicaptenparkeerkaart, bij verhuizing naar een andere gemeente en bij overlijden.

Artikel 3 Individuele gehandicaptenparkeerplaats ten behoeve van passagiers nabij woning/werk

- 3.1 De aanvraag dient te bevatten: het aanvraagformulier voor de gehandicaptenparkeerplaats. Op dit aanvraagformulier machtigt de aanvrager de Gemeente om gebruik te mogen maken van het indicatiebesluit waaruit de geschatte maximale loopafstand (0 – 50/50 – 100) van de aanvrager blijkt.
- 3.2 Voor een individuele gehandicaptenparkeerplaats ten behoeve van passagiers kunnen in aanmerking komen: personen die beschikken over een rechtsgeldige Europese Gehandicaptenparkeerkaart, die nog minimaal een half jaar geldig is.
- 3.3 De aanvrager dient niet te (kunnen) beschikken over parkeergelegenheid op eigen terrein zoals bedoeld in artikel 6.1, met dien verstande dat de parkeergelegenheid op eigen terrein zich niet verder van de woning van de aanvrager bevindt dan de maximaal in het indicatiebesluit vastgestelde loopafstand.
- 3.4 De aanleg van een individuele gehandicaptenparkeerplaats mag geen negatieve gevolgen hebben voor de verkeersveiligheid en de doorstroming van het verkeer.
- 3.5 Het dient op erftoegangswegen niet mogelijk te zijn om in tweede linie verkeersveilig te stoppen om de passagier te begeleiden bij het in – of uitstappen binnen de maximaal in het indicatiebesluit vastgelegde loopafstand. Daarnaast mag de afstand van de locatie waar in tweede linie kan worden gestopt tot de voordeur niet groter zijn dan 100 meter.
- 3.6 De aanvrager kan blijkens de uitkomst van het verkeerstechnisch onderzoek, zoals omschreven in artikel 5 van deze beleidsregels, niet beschikken over voldoende beschikbare parkeergelegenheid binnen de maximaal in het indicatiebesluit vastgelegde loopafstand.
- 3.7 Voor toewijzing van een individuele gehandicaptenparkeerplaats ten behoeve van passagiers dient de aanvrager of een huisgenoot van de aanvrager, eigenaar te zijn van een motorvoertuig.
- 3.8 Voor toewijzing van een individuele gehandicaptenparkeerplaats ten behoeve van passagiers dient de aanvrager, indien hij of zijn huisgenoot geen eigenaar zijn van het motorvoertuig

waarvoor hij de aanvraag doet, een verklaring te overleggen waaruit blijkt dat het motorvoertuig wordt gehuurd of geleased.

- 3.9 De werkgever is verantwoordelijk voor het beschikbaar stellen van parkeerruimte voor een werknemer met een gehandicaptenparkeerkaart voor passagiers. Indien het niet mogelijk is om verkeersveilig te stoppen in tweede linie op een erftoegangsweg (30km/u) op een afstand van niet meer dan 50 meter van de voordeur van het bedrijf moet de werkgever zorg dragen voor ruimte voor een algemene gehandicaptenparkeerplaats. Alleen indien de werkgever geen ruimte op eigen terrein heeft, kan worden uitgeweken naar de openbare ruimte. Er wordt dan een tijdsbeperking aan de plek gekoppeld.
- 3.10 Een individuele gehandicaptenparkeerplaats ten behoeve van passagiers wordt gerealiseerd door het aanbrengen van een kruisvak en door plaatsing van bord E6 van bijlage 1 van het RVV met een onderbord waarop het kenteken staat vermeld van het motorvoertuig van de aanvrager of van de huisgenoot van aanvrager. Het kruisvak wordt aangebracht in de vorm van een markering. Is dit vanwege het soort bestratingmateriaal of uit esthetisch oogpunt niet gewenst, dan wordt het kruisvak aangebracht in de vorm van een andere kleur/soort bestratingmateriaal waarbij het kruisvak duidelijk afwijkt van de bestaande bestrating.
- 3.11 Voor individuele gehandicaptenparkeerplaatsen ten behoeve van passagiers die aangelegd worden op een particulier terrein van derden heeft de gemeente Beekdaelen vooraf toestemming nodig van de eigenaar van het terrein waarop de gehandicaptenparkeerplaats gerealiseerd dient te worden.
- 3.12 Een gehandicaptenparkeerplaats wordt ingetrokken c.q. niet verlengd indien de aanvrager niet langer beschikt over een rechtsgeldige Europese gehandicaptenparkeerkaart en bij overlijden of verhuizing naar een andere kern of gemeente.

Artikel 4 Algemene gehandicaptenparkeerplaats bij nieuwbouw

- 4.1 Bij nieuwbouwlocaties moet het aantal geplande gehandicaptenparkeerplaatsen op eigen terrein in overeenstemming zijn met de richtlijnen uit het ASV 2021 (Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom) van het CROW.
- 4.2 Bij nieuwbouw van publieke voorzieningen zoals bibliotheek, kerk en gemeentehuis moet minimaal 5% van de parkeerplaatsen algemene gehandicaptenparkeerplaats zijn.
- 4.3 Voor openbare bestemmingen die voor mensen met een handicap toegankelijk moeten zijn en voor aangepast woningen moet tenminste één aangepaste parkeerplaats op minder dan 50 meter aanwezig zijn.
- 4.4 Voor (openbare) parkeergarages en – terreinen vanaf 20 parkeerplaatsen (ook bij woongebouwen) moet een aangepaste parkeerplaats worden aangelegd.
- 4.5 Vanaf 50 parkeerplaatsen moet minimaal 2% uit aangepaste parkeerplaatsen bestaan.

Artikel 5 Algemene gehandicaptenparkeerplaats voor bestaande voorzieningen

Grootschalige openbare voorzieningen

- 5.1 Grootschalige openbare voorzieningen waar een groot percentage gehandicapten (ten opzichte van het totale bezoekersaantal) komt, hebben tenminste recht op één algemene gehandicaptenparkeerplaats, in de nabijheid van de ingang.

- 5.2 Het college van Burgemeester en Wethouders kan beperkingen verbinden aan de tijdstippen waarop de algemene gehandicaptenparkeerplaats gebruikt mag worden. Deze tijdstippen dienen, zoveel mogelijk, aan te sluiten bij de openingstijden van de grootschalige openbare voorziening.
- 5.3 Bij bestaande voorzieningen worden alleen algemene gehandicaptenparkeerplaatsen aangelegd indien er een geschikte ruimte is om parkeerplaatsen aan te leggen of aan te wijzen en er geen infrastructurele belemmeringen zijn. Ook het karakter van het gebied is van belang. In autoluwe gebieden worden bijvoorbeeld geen parkeerplaatsen aangelegd.

Kleinschalige publieke voorzieningen

- 5.4 Ten behoeve van kleinschalige publieke voorzieningen dient de aanvrager een voorziening of instelling met een sociaal – maatschappelijke of medische functie te zijn.
- 5.5 De kleinschalige voorziening of instelling dient naar oordeel van de gemeente een buurtversterkende functie te hebben.
- 5.6 De parkeerdruk in de directe omgeving van de kleinschalige voorziening of instelling (binnen 100 meter loopafstand) dient tijdens de uren dat de voorziening of instelling wordt bezocht hoger te zijn dan 80%.
- 5.7 Het college van burgemeester en wethouders kan beperkingen verbinden aan de tijdstippen waarop de algemene gehandicaptenparkeerplaats gebruikt mag worden.
- 5.8 Er dient sprake te zijn van een grote bezoekfrequentie van gehandicapten aan de kleinschalige voorziening of instelling. De genoemde beperkingen in artikel 5.7 komen overeen met de bezoekfrequentie van gehandicapten en dient zoveel mogelijk te passen in aaneengesloten (korte) tijdsblokken. Deze tijdsblokken dienen het zelfde te zijn elke dag dat de plaats benodigd is. De gemeente zal dit beoordelen.

Artikel 6 Verkeerstechnisch onderzoek

- 6.1 Alvorens een besluit genomen wordt op de aanvraag van een individuele gehandicaptenparkeerplaats, wordt bepaald of de aanvrager beschikt over parkeergelegenheid op eigen terrein. Bij het werk is de werkgever verantwoordelijk voor een parkeerplek voor gehandicapten op eigen terrein. Voor het plaatsen van borden op het terrein van de werkgever kan een aanvraag worden ingediend. In dit laatste geval worden de kosten voor de aanschaf en plaatsing van het betreffende verkeersbord, onderbord en flespaal in rekening gebracht bij de aanvrager.
- 6.2 In geval van een gehandicaptenparkeerplaats ten behoeve van een passagier op een erftoegangsweg (30 km/u) wordt aanvullend gezien of het mogelijk is om (in tweede linie) te stoppen teneinde de passagier te begeleiden bij het in – of uitstappen binnen de maximaal in het indicatiebesluit vastgestelde loopafstand. De afstand van het voertuig tot de voordeur mag niet groter zijn dan 100 meter.
- 6.3 Een algemene gehandicaptenparkeerplaats op de openbare weg dient conform het ASW 2021 van het CROW:
- a) als haakparkeervak 3,50 meter breed (min 3,00 m) en 5,00 meter lang te zijn;
 - b) als langparkeervak 3,50 meter breed (of 2,50 m + 1,20 m ruimte op het trottoir met oprit) en 6,00 meter lang te zijn.
- Van deze maten wordt afgeweken indien de ruimte op straat niet toereikend is.

Als gehandicaptenparkeerplaats op kenteken wordt zo mogelijk een bestaande parkeerplaats aangewezen. In dat geval wordt de maatvoering van de plek alleen aangepast naar maximaal bovenstaande maten, voor zover dat ter plekke technisch mogelijk en voor de aanvrager noodzakelijk is.

- 6.4 Indien de aanvrager verhuist naar een ander adres binnen de gemeente Beekdaelen, wordt nagegaan of de aanvrager op het nieuwe adres redelijkerwijze kan beschikken over parkeergelegenheid op eigen terrein. Indien dat niet het geval is dan dient voor het nieuwe adres een nieuw verkeerstechnisch onderzoek te worden gedaan naar het aantal plaatsen en de parkeerdrukke in de straat en/of het gebied waar de aanvrager naar toe is verhuisd, alvorens de individuele gehandicaptenparkeerplaats wordt verplaatst. In geval van verhuizing zal de gehandicaptenparkeerplaats op het 'oude' adres steeds gelijktijdig worden ingetrokken.
- 6.5 Bij het zoeken naar een locatie voor een gehandicaptenparkeerplaats wordt ook gelet op het aantal reeds beschikbare parkeerplaatsen. Bovendien moeten de gebruiksaspecten van de omgeving worden afgewogen tegen de noodzaak van gehandicaptenparkeerplaatsen.

Artikel 7 Parkeergelegenheid op eigen terrein

- 7.1 Onder een parkeerplaats op eigen terrein wordt verstaan, een parkeerplaats (op een eigen terrein of in een garage):
 - a) waarover de aanvrager kan beschikken (op grond van eigendom, erfpacht huur, ingebruikgeving en dergelijk), of;
 - b) welke de aanvrager kan huren in een garage of op een open perceel grond welke (volgens een raadsbesluit, een bouwvergunning, een erfpacht – of splitsingsakte, of een huur – of koopovereenkomst) bestemd is voor de woning van de aanvrager.
- 7.2 Een parkeerplaats als bedoeld in artikel 6.1 onderdeel 1 wordt als parkeerplaats op eigen terrein beschouwd indien deze voldoet aan de volgende voorwaarden:
 - a) toegankelijkheid: de parkeerplaats dient te kunnen worden bereikt via een doorgang of toegang die minimaal 2,30 meter breed is;
 - b) een parkeerplaats op eigen terrein dient ten minste 2,50 meter breed en 6,00 lang te zijn;
 - c) een parkeerplaats in een garage dient ten minste 2,65 meter breed en 6,00 meter lang te zijn.
- 7.3 Als parkeerplaats op eigen terrein wordt niet beschouwd een parkeerplaats welke niet geschikt is voor LPG, indien de aanvrager eigenaar of houder is van een voertuig dat op LPG rijdt.
- 7.4 Indien een aanvrager over een parkeerplaats op eigen terrein beschikt welke hij, om welke reden dan ook, aan een derde ter beschikking heeft gesteld, wordt deze parkeerplaats voor de toepassing van deze beleidsregels als een parkeerplaats op eigen terrein voor de aanvrager beschouwd.
- 7.5 Indien er op een eigen terrein of in een garage zoals bedoeld in artikel 6.1 parkeerplaatsen beschikbaar zijn of komen, worden deze geacht beschikbaar te staan aan het huishouden die het langst op het betreffende adres waarvoor de parkeerplaats bestemd is, staan ingeschreven.

Artikel 8 De aanvrager

- 8.1 De gehandicapte dient ingeschreven te staan in de gemeentelijke basisadministratie van de gemeente Beekdaelen en wordt geacht te wonen op het adres waar hij volgens de gemeentelijke basisadministratie persoonsgegevens is ingeschreven.
- 8.2 Van hetgeen vermeld in artikel 7.1 dient te worden afgeweken indien de aanvrager in aanmerking wenst te komen voor een individuele gehandicaptenparkeerplaats ten behoeve van

zelfbestuurders nabij het werkadres. Bij deze aanvraag dient de aanvrager een werkgeversverklaring te overleggen.

- 8.3 De aanvrager wordt geacht te zijn: degene ten behoeve van wie de gehandicaptenparkeerplaats wordt aangelegd.

Artikel 9 Kosten

- 9.1 De kosten voor het aanwijzen van een individuele gehandicaptenparkeerplaats komen voor rekening van de aanvrager. De aanvrager kan hierbij de keuze maken uit:
- een individuele gehandicaptenparkeerplaats inclusief de realisatie van een gehandicapteninrit;
 - een individuele gehandicaptenparkeerplaats exclusief de realisatie van een gehandicapteninrit;
- De kosten voor het aanwijzen van een algemene gehandicaptenparkeerplaats worden niet bij de instelling die de algemene gehandicaptenparkeerplaats aanvraagt in rekening gebracht.
- 9.2 De kosten voor het aanwijzen van een nieuwe individuele gehandicaptenparkeerplaats bij verhuizing binnen de gemeente Beekdaelen alsmede de kosten voor het intrekken van de oude individuele gehandicaptenparkeerplaats, komen niet voor rekening van de aanvrager. De kosten voor verwijdering van de gehandicaptenparkeerplaats worden reeds bij aanleg doorgerekend. Voor verwijdering (na bijvoorbeeld overlijden) worden op een later moment dus geen kosten meer in rekening gebracht. De kosten voor de aanleg, verplaatsing en onderhoud van de algemene gehandicaptenparkeerplaats komen voor rekening van de gemeente Beekdaelen.
- 9.3 De kosten voor het wijzigen van het kenteken van een individuele gehandicaptenparkeerplaats, bijvoorbeeld in verband met de aanschaf van een nieuwe auto, worden in rekening gebracht bij de aanvrager.
- 9.4 Het verkeersbord E6 (gehandicaptenparkeerplaats), onderbord OB309 (kenteken) en de bijbehorende flespaal blijven eigendom van de gemeente Beekdaelen. Na opheffing van de gehandicaptenparkeerplaats kunnen deze namelijk hergebruikt worden. Bij tussentijdse diefstal of vernieling van het bord verschaft de gemeente kosteloos een nieuw bord, onderbord en/of flespaal.
- 9.5 De hoogte van de kosten bedoeld in artikel 9 lid 1, 2 en 3 worden vastgesteld in de Legesverordening.

Artikel 10 Overige bepalingen

- 10.1 In gevallen waarin de toepassing van deze beleidsregels tot een bijzondere hardheid leidt, kan ten gunste van de aanvrager van deze beleidsregels worden afgeweken.
- 10.2 Indien een aanvrager in de gemeente Beekdaelen is komen te wonen en een gehandicaptenparkeerplaats aanvraagt, dient de aanvrager keuringsgegevens te overleggen indien deze zijn afgegeven door de keurende instantie in zijn of haar voormalige woonplaats, teneinde deze gegevens mee te nemen in overweging in de gehandicaptenparkeerplaats toe dan wel af te wijzen.
- 10.3 De aangevraagde individuele gehandicaptenparkeerplaats kan alleen worden verstrekt aan een natuurlijk persoon.

B5 BELEID BLAUWE ZONE PARKEERPLAATSEN

In het centrum van Nuth, Schinnen, Schinveld en Amstenrade is in verschillende straten een blauwe zone ingesteld d.m.v. borden E10, E11, onderbord 506 (RVV 1990) en het aanbrengen van blauwe markering. De maximale parkeertijd bedraagt 1,5 uur en geldt van maandag t/m zaterdag van 09.00 tot 18:00 uur.

In de blauwe zones zijn de parkeerplaatsen gemarkeerd met een blauwe streep. Op deze gemarkeerde parkeerplaatsen mag alleen geparkeerd worden indien men gebruik maakt van een parkeerschijf. Met behulp van een blauwe zone worden parkeerplaatsen gereserveerd voor kortparkeren. De beschikbare parkeercapaciteit wordt hierdoor efficiënter gebruikt (vele malen kortparkeren tegenover één keer langparkeren).

Ontheffing

Voor bewoners en ondernemers die in deze wonen c.q. gevestigd zijn, bestaat de mogelijkheid tot het verkrijgen van een ontheffing. Een ontheffing wordt afgegeven aan personen die volgens het bevolkingsregister zijn ingeschreven op een adres dat is gelegen in de blauwe zone en geen gelegenheid hebben om op eigen terrein te parkeren. Er wordt slechts één ontheffing per adres verstrekt.

Om in aanmerking te komen voor een parkeeronthefing in de parkeerschijfzone zijn een aantal criteria opgesteld waaraan de aanvrager moet voldoen. De aanvrager kan een parkeeronthefing aanvragen indien:

- De woning/bedrijf zich in de parkeerschijfzone bevindt;
- De voordeur van de woning/bedrijf verder dan 25 meter vanaf grens zone ligt;
- Hij/zij geen parkeergelegenheid heeft op eigen terrein;
- Per adres wordt maar één parkeeronthefing verleend.

Op de site van de gemeente Beekdaalen kunnen bewoners en bedrijven een parkeeronthefing voor de blauwe zone aanvragen.

B6 FIETSPARKEERNORMEN BEEKDAELEN

Kantoren				
	eenheid	centrum	rest bebouwde kom	buiten bebouwde kom
kantoor personeel	100 m2 bvo	2,0	1,5	0,9
kantoor met balie (bezoekers)	balie	6,0	6,0	6,0

Basisschool				
	eenheid	< 250 leerlingen	250 tot 500 leerlingen	> 500 leerlingen
Basisschool leerlingen	10 leerlingen	4,3	5,0	6,2
Basisschool Medewerkers	10 leerlingen	0,4	0,4	0,4

Middelbare school en ROC				
	eenheid	centrum	schilcentrum	rest bebouwde kom
Middelbare school leerlingen	100 m2 bvo	10,0	10,0	10,0
Middelbare school medewerkers	100 m2 bvo	0,6	0,5	0,4
ROC leerlingen	100 m2 bvo	12,0	12,0	12,0
ROC medewerkers	100 m2 bvo	0,9	0,9	0,9

Winkelen en boodschappen doen				
	eenheid	Centrum	rest bebouwde kom	buiten bebouwde kom
Winkelcentrum	100 m2 bvo	2,5	2,5	
Supermarkt	100 m2 bvo	2,7	2,7	
bouwmart	100 m2 bvo	0,25	0,25	
tuincentrum	100 m2 bvo	0,25	0,25	0,25

Horeca				
	eenheid	centrum	rest bebouwde kom	buiten bebouwde kom
fastfoodrestaurant	100 m2 bvo	10,0	3,5	2,5
restaurant eenvoudig	100 m2 bvo	7,0	7,0	7,0
restaurant luxe	100 m2 bvo	2,0	2,0	2,0
cafe	100 m2 bvo	7,0	7,0	7,0

Gezondheidszorg en maatschappelijke voorzieningen				
	eenheid	centrum	rest bebouwde kom	buiten bebouwde kom
apotheek bezoekers	locatie	7,0	7,0	7,0
apotheek medewerkers	locatie	4,0	4,0	4,0
begraafplaats/crematatorium	(deels) gelijktijdige plechtigheid	5,0	5,0	5,0
gezondheidscentrum bezoekers	100 m2	1,3	1,3	1,3
gezondheidscentrum medewerkers	100 m2	0,4	0,4	0,4
kerk/moskee	100 zitplaatsen	30,0	30,0	30,0
ziekenhuis bezoekers	100 m2 bvo	0,4	0,4	0,4
ziekenhuismedewerkers	100 m2 bvo	0,6	0,6	0,6

Woningen				
	eenheid		eenheid	
rij- en vrijstaande woning	per kamer	1,0	per woning	5,0 - 6,0
appartement met fietsenberging	per kamer	0,75	per woning	2,0 - 3,0
appartement zonder fietsenberging	per kamer	0,25	per woning	0,5 - 1,0
studentenhuis	per kamer	1,0	per woning	

Overstappen				
	eenheid	centrum	schilcentrum	rand bebouwde kom
busstation	halterende buslijn	42,0	43,0	
carpoolplaats	autoparkeerplaats			0,8

Sport, cultuur en ontspanning				
	eenheid	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom
bibliotheek	100 m2 bvo	3,0	3,0	3,0
bioscoop	100 m2 bvo	7,8	4,3	1,4
fitness	100 m2 bvo	6,0	3,7	2,0
museum	100 m2 bvo	0,9	0,9	0,9
sporthal	100 m2 bvo	2,5	2,5	2,5

sportveld	ha netto terrein	50	50	50
sportzaal	100 m2 bvo	4,0	4,0	4,0
stadion	100 zitplaatsen	9,0	9,0	9,0
stedelijk evenement	100 bezoekers	32,0	32,0	32,0
theater	100 zitplaatsen	24,0	21,0	18,0
zwembad op lucht	100 m2 bassin	28,0	28,0	28,0
zwembad overdekt	100 m2 bassin	20,0	20,0	20,0