

**nota**  
**parkeernormering**

**Gemeente Hardenberg**

**afdeling Infrastructuur en Gebouwen**  
**sectie Verkeer en Vervoer**

**versie 12 april 2007**

# 1. inleiding

Bij alle nieuw- of verbouwprojecten van woningen, winkels, bedrijven, voorzieningen etc. komt de vraag aan de orde hoeveel parkeerplaatsen daarbij nodig zijn.

In de Bouwverordening (art. 2.5.30, lid 1) staat het volgende:

*“Indien de omvang of de bestemming van een gebouw daartoe aanleiding geeft, moet ten behoeve van het parkeren of stallen van auto's in voldoende mate ruimte zijn aangebracht in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij het gebouw behoort. Deze ruimte mag niet overbemeten zijn, gelet op het gebruik of de bewoning van het gebouw, waarbij rekening moet worden gehouden met de eventuele bereikbaarheid per openbaar vervoer”.*

Dit houdt in dat een bouwplan moet worden aangepast of dat er geen bouwvergunning kan worden verleend als er geen of onvoldoende parkeerplaatsen op eigen terrein kunnen worden aangelegd.

Bovengenoemd artikel bevat de algemene omschrijving dat er voldoende parkeergelegenheid moet komen, maar er is niet verder uitgewerkt wat moet worden verstaan onder “in voldoende mate”.

Met name vanuit verschillende overlegsituaties in het kader van het Masterplan Centrum Hardenberg en vanuit de afdeling Bouwen en Wonen is er behoefte aan een nadere invulling van dit begrip en een koppeling met de Bouwverordening om de aanleg van de benodigde parkeerplaatsen “af te dwingen”.

In hoofdstuk 2 van deze nota **parkeernormering** wordt hierop ingegaan.

Er kunnen echter omstandigheden zijn waarbij het niet mogelijk of wenselijk is om de nodige parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren.

Burgemeester en Wethouders kunnen dan op grond van art. 2.5.30, lid 4 van de Bouwverordening ontheffing verlenen van het bepaalde in lid 1:

- *indien het voldoen aan die bepalingen door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit; of*
- *voor zover op andere wijze in de nodige parkeer- of stallingruimte wordt voorzien.*

Aan een dergelijke ontheffing kan een financiële voorwaarde worden verbonden, bijv. door storting van een bijdrage in een “parkeervoorzieningenreserve”.

In een nog uit te brengen nota **parkeerfonds** zal hierop nader worden ingegaan.

## 2. parkeernormering

### 2.1 algemeen

In de toelichting bij artikel 2.5.30 van de (Model)Bouwverordening wordt verwezen naar zgn. kencijfers zoals die zijn opgenomen in de “Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom (ASVV 1996)”, uitgegeven door het Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechneik (Stichting CROW). Hierin worden algemene aanbevelingen gedaan voor het (minimum) aantal parkeerplaatsen, uitgesplitst naar het soort voertuig en de bestemming van het gebouw. Aan de hand hiervan kan dan per te verlenen bouwvergunning een verantwoord aantal parkeerplaatsen worden bepaald.

Deze tot voor kort gebruikte cijfers dateerden echter van 1992 en vanwege de sterke groei van het autobezit en het autogebruik zijn ze onlangs herzien. De nieuwe cijfers zijn opgenomen in de CROW-publicatie 182 “Parkeerkencijfers - Basis voor parkeernormering” (juni 2003).

De bovengenoemde parkeerkencijfers worden vaak ten onrechte parkeernormen genoemd. De cijfers zijn niet ontwikkeld als norm, maar als hulpmiddel om de orde van grootte uit te rekenen voor het aantal aan te leggen parkeerplaatsen bij bepaalde voorzieningen. Dat het

om een orde van grootte gaat blijkt o.a. uit het feit dat de meeste kencijfers een bandbreedte hebben.

Er is verder rekening gehouden met de bereikbaarheidskenmerken van de locatie, de mobiliteitskenmerken van gebruikers en bezoekers en de specifieke kenmerken van de functie.

De bandbreedte in de parkeerkencijfers maakt het mogelijk om, afhankelijk van de lokale situatie, "maatwerk" te leveren.

## 2.2 gemeentelijk beleid

Zonder dat het ooit tot officieel beleid was verheven, werden de "oude" kencijfers altijd gebruikt als richtlijn/toetsingskader. Ook met de nieuwe cijfers gebeurt dit.

In het raadsbesluit van 26 november 2004 rond het Raamplan Parkeren voor het centrum van Hardenberg is zelfs expliciet opgenomen "*de nieuwe cijfers als uitgangspunt te nemen voor het herijken van reeds uitgerekende en het bepalen van nieuwe parkeerbehoeften*".

Hoewel in de toelichting bij de (Model-)Bouwverordening verwezen wordt naar de parkeerkencijfers, is toetsing hieraan niet verplicht en evenmin zijn de uitkomsten daarvan bindend. De uitkomst is zegge min of meer "vrijblijvend" (uitgezonderd nu dus voor het centrum van Hardenberg). Bovendien wordt nog verwezen naar de oude cijfers.

E.e.a. is onbevredigend en kan leiden tot onduidelijkheden en ongewenste discussies, o.a. richting derden zoals ontwikkelaars en bouwers.

Er is daarom behoefte ontstaan om officieel vast te leggen welk toetsingskader moet worden gehanteerd in het kader van art. 2.5.30 van de Bouwverordening.

## 2.3 parkeernormen of parkeerkencijfers

Het benodigde of gewenste aantal parkeerplaatsen kan worden bepaald aan de hand van parkeernormen of parkeerkencijfers.

Een parkeernorm is een "hard" getal, waarvan niet mag worden afgeweken. Er wordt zo weliswaar maximale duidelijkheid gecreëerd, maar maakt het leveren van maatwerk onmogelijk en beperkt de (bestuurlijke) afwegingsvrijheid.

Er kunnen namelijk situaties ontstaan waarbij, om welke reden dan ook, van een vastgestelde norm moet worden afgeweken.

Het is daarom beter uit te gaan van/te toetsen aan de parkeerkencijfers zoals die door CROW zijn uitgegeven.

Deze cijfers zijn gebaseerd op vrij recent literatuuronderzoek en op praktijkervaringen van gemeenten. Ze worden landelijk breed geaccepteerd en gelden als de meest betrouwbare gegevens voor het bepalen van het aantal parkeerplaatsen. Voor de meeste gemeenten, maar ook voor veel ontwikkelaars, is dit de "standaard".

## 2.4 parkeerkencijfers gemeente Hardenberg

### 2.4.1 algemeen

Voorgesteld wordt om voor de gemeente Hardenberg uit te gaan van de parkeerkencijfers van de eerdergenoemde CROW-publicatie 182.

De vraag daarbij is dan of van de onder- of de bovengrens in de bandbreedte van de cijfers moet worden uitgegaan.

De interpretatie van deze bandbreedte vormt het maatwerk. Zo kan in gebieden met een hoge parkeerdruk uitgegaan worden van het maximum en in gebieden met een lage parkeerdruk van het minimumcijfer.

Wel moet er rekening mee worden gehouden dat veel inwoners en bezoekers van (de gemeente) Hardenberg erg autoafhankelijk zijn vanwege de specifiek landelijke ligging en dat het openbaar vervoer in veel gevallen nauwelijks een goed alternatief is. Ook blijkt dat het aantal personenauto's zowel per 1000 inwoners als per huishouden in de gemeente hoger is dan dat in Overijssel en Nederland.

Het is daarom gerechtvaardigd in principe uit te gaan van de hoge kencijfers.

De vraag naar parkeerplaatsen wordt bepaald door de locatie van de functie en het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerwijzen. Het blijkt dat functies in centra een lagere parkeervraag hebben dan dezelfde functies elders in de bebouwde kom. Wanneer de afstand tot het centrum toeneemt, neemt ook de behoefte aan parkeerplaatsen toe.

In de nieuwe cijfers wordt daarom onderscheid gemaakt tussen centrum, schil/overloopgebied en rest bebouwde kom en wordt rekening gehouden met de stedelijkheidsgraad.

*(De gemeente Hardenberg wordt getypeerd als “niet stedelijk”, alleen het centrum van Hardenberg kan worden aangemerkt als “weinig stedelijk” (bron: CBS); de parkeerkencijfers van weinig en niet stedelijk gebied zijn overigens gelijk).*

Bij woningen wordt onderscheid gemaakt tussen dure woningen, woningen in de middenklassen en goedkope woningen. Bij dure woningen is de parkeerbehoefte in het algemeen groter dan bij goedkopere woningen, dit hangt samen met het toenemend autobezit in de hogere inkomensklassen. Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen koop- of huurwoningen.

#### **2.4.2 parkeerkencijfers**

In bijlage 1 zijn de voor de gemeente Hardenberg relevante parkeerkencijfers per gebied en per functie uit de CROW-publicatie nr. 182 opgenomen.

#### **2.4.3 aanwezigheidspercentages**

De daadwerkelijke vraag naar parkeerplaatsen per functie is niet de hele dag gelijk. Overdag is maar een deel van de bewoners thuis, zodat niet alle parkeerplaatsen bij de woningen bezet zijn. Het omgekeerde geldt voor kantoren: overdag zijn de medewerkers aanwezig en 's avonds en in het weekend zijn de parkeerplaatsen van/ten behoeve van de kantoren leeg. Bij dubbelgebruik is het mogelijk parkeerplaatsen voor meerdere functies te gebruiken. In de CROW-publicatie 182 zijn zgn. aanwezigheidspercentages opgenomen. Deze kunnen worden gebruikt om de daadwerkelijke parkeervraag op het maatgevende moment te bepalen, rekening houdend met de vraagverschillen tussen de dag en de avond en de verschillende functies.

Een randvoorwaarde is wel dat de parkeervoorziening openbaar toegankelijk zodat dubbelgebruik ook daadwerkelijk mogelijk is.

In bijlage 2 zijn de aanwezigheidspercentages opgenomen.

#### **2.4.4 parkeren op eigen terrein**

Parkeerplaatsen op eigen terrein worden vaak niet als zodanig gebruikt. Garages worden gebruikt als werk- of opslagruimte en opritten worden vrijgehouden om de auto niet direct voor de deur te hebben of om kinderen ruimte te geven om te spelen. Het gevolg is dat de auto op straat wordt geparkeerd en de parkeerdruk op de openbare parkeerplaatsen toeneemt.

Behalve in vergunninggebieden kan het gebruik van de eigen parkeerruimte niet worden afgedwongen. Parkeermogelijkheden op eigen terrein kunnen dus in de meeste gevallen niet als volledige parkeerplaats worden meegerekend bij het bepalen van het benodigde aantal, parkeerplaatsen.

Met het voorgaande kan rekening worden gehouden door de parkeerplaatsen op eigen terrein niet mee te tellen als “theoretisch aantal”, maar als “berekenningsaantal”.

In bijlage 3 is hiervoor een aanzet opgenomen.

## **2.5 juridische mogelijkheden**

Er zijn verschillende mogelijkheden om de parkeernormering juridisch te verankeren:

#### **2.5.1 bouwverordening**

De parkeernormering kan in de bouwverordening worden opgenomen. Dit biedt een grote mate van rechtszekerheid, zowel voor de aanvrager van de bouwvergunning als voor de gemeente. Nadeel is dat de parkeernormen moeten worden opgenomen via een aanpassing

van de bouwverordening. Dit kost de nodige tijd omdat dit door de gemeenteraad moet gebeuren. Hetzelfde geldt voor herziening van de parkeernormen. Deze mogelijkheid is dus minder flexibel.

### **2.5.2 bestemmingsplan**

De parkeernormering kan ook worden opgenomen in de voorschriften van het bestemmingsplan. Ook hier geldt weer een grote rechtszekerheid is. Als de cijfers echter herzien moeten worden, kan dat alleen door middel van een planherziening. Dit kost veel tijd. Verder kan er zonder expliciete vrijstellingsmogelijkheid niet van de normering worden afgeweken, met andere woorden: er is weinig flexibiliteit.

### **2.5.3 beleidsregel**

Ook kan gebruik worden gemaakt van het instrument van de beleidsregel. In art. 1:3, lid 4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) wordt het begrip beleidsregel als volgt gedefinieerd:

*“Onder beleidsregel wordt verstaan: een bij besluit vastgestelde algemene regel, niet zijnde een algemeen verbindend voorschrift, omtrent de afweging van belangen, de vaststelling van feiten of de uitleg van wettelijke voorschriften bij het gebruik van een bevoegdheid van een bestuursorgaan”.*

Gelet op deze definitie kan het instrument van beleidsregel in dit geval worden toegepast. Het betreft dan een beleidsregel omtrent de uitleg van het wettelijk voorschrift van artikel 2.5.30 van de Bouwverordening in het kader van het verlenen van een bouwvergunning door burgemeester en wethouders.

Een beleidsregel geeft voldoende rechtszekerheid, zowel voor de aanvrager als voor de gemeente.

Verder is een beleidsregel flexibel toe te passen. In de Awb is dit ook expliciet vastgelegd: *“Het bestuursorgaan handelt overeenkomstig de beleidsregel, tenzij dat voor één of meer belanghebbenden gevolgen zou hebben die wegens bijzondere omstandigheden onevenredig zijn in verhouding tot de met de beleidsregel te dienen doelen”.*

Belangrijk voordeel is verder dat een beleidsregel sneller tot stand komt dan het opstellen/wijzigen van een bestemmingsplan of wijziging van de Bouwverordening. Ook de eventuele aanpassingen kunnen sneller tot stand komen.

*Gelet op de voordelen van de beleidsregel wordt voorgesteld om voor de invulling van het begrip “in voldoende mate” in art. 2.5.30 van de Bouwverordening gebruik te maken van het instrument van de beleidsregel.*

De inhoud van de beleidsregel kan relatief eenvoudig zijn door te verwijzen naar de betreffende CROW-publicatie .

Een concept van deze beleidsregel is bij deze nota gevoegd en in de bijlagen 1 t/m 3 zijn de parkeercijfers en de berekeningsmethodieken uit de CROW-publicatie opgenomen.

### **2.5.4. juridische aspecten**

#### *toetsingskader*

In de toelichting op art. 2.5.30 van de Bouwverordening wordt een aantal rechterlijke uitspraken aangehaald die van belang zijn voor het kader waarbinnen toetsing van een bouwaanvraag aan art. 2.5.30 moet plaatsvinden:

- bij het beantwoorden van de vraag of is voldaan aan het eerste lid van art. 2.5.30 kunnen niet in aanmerking worden genomen eventuele parkeermogelijkheden aan de overzijde van de weg waaraan men een verkeersaantrekkend gebouw wil oprichten. Een dergelijke parkeermogelijkheid kan wel een rol spelen bij het verlenen van vrijstelling krachtens het vierde lid.
- wanneer niet wordt en ook niet kan worden voldaan aan art. 2.5.30, eerste lid, van de Bouwverordening, dan voldoet het bouwwerk waarop de aanvraag betrekking heeft niet aan de Bouwverordening en kan behoudens in het geval van vrijstelling geen bouwvergunning worden verleend.

### *vrijstellingsbeleid en -criteria*

Uit de jurisprudentie blijkt dat vrijstelling van het bepaalde in art. 2.5.30, 4<sup>e</sup> lid niet zomaar kan worden gegeven. Een beslissing omtrent de vrijstelling moet zijn onderbouwd met een onderzoek naar:

- de te verwachten parkeerdruk (aantallen en aard bezoekers, piektijden, soorten middelen van vervoer, verkeersveiligheid);
- de aanwezige parkeermogelijkheden, ook in een bredere omgeving dan de straat waaraan het bouwperceel ligt.

In het algemeen is het redelijk vrijstelling te verlenen wanneer:

- een te bouwen gebouw zich niet leent voor het daarop of daaronder aanleggen van parkeerplaatsen, terwijl van een daarbij behorend terrein niet of nauwelijks sprake is;
- zonder vrijstelling het aan het gebouw geven van een functie die aan het bestemmingsplan beantwoordt, moeilijk denkbaar is.

### *beleidsregel*

- een beleidsregel moet bij besluit (in dit geval door het College) worden vastgesteld;
- omdat er sprake is van een besluit, geldt artikel 3:40 van de Awb, waarin is bepaald dat een besluit niet in werking treedt voordat het is bekendgemaakt;
- omdat er sprake is van een besluit, dat niet tot één of meer belanghebbenden is gericht, moet bekendmaking van het besluit (o.g.v. artikel 3:42, lid 2, Awb) geschieden door kennisgeving daarvan (of van de zakelijke inhoud van het besluit) in, in ons geval, De Toren;
- bij de bekendmaking van het besluit, inhoudende een beleidsregel, moet het wettelijk voorschrift worden vermeld waaruit de bevoegdheid waarop het besluit, inhoudende een beleidsregel, betrekking heeft voortvloeit (art. 4:83 Awb);
- op grond van art 8:2 Awb kan tegen een besluit, inhoudende een beleidsregel, geen bezwaar of beroep worden ingesteld.

## bijlage 1, parkeercijfers

### 1. wonen

	centrum		schil		rest		eenheid	bezoekers aandeel	opmerkingen
	min.	max.	min.	max.	min.	max.			
woning duur <sup>1</sup>	1,5	1,7	1,7	2,0	2,0	2,2	woning	0,3 pp.	
woning middenklasse <sup>1</sup>	1,3	1,5	1,6	1,8	1,8	1,9	woning	0,3 pp	
woning goedkoop <sup>1</sup>	1,2	1,3	1,3	1,5	1,4	1,7	woning	0,3 pp	
serviceflat/aanleunwoning	0,3	0,6	0,3	0,6	0,3	0,6	woning	0,3 pp	zelfstandige woning met beperkte zorgvoorzieningen
kamerverhuur	0,2	0,6	0,2	0,6	0,2	0,6	kamer	0,2 pp	

<sup>1</sup> in de gemeente Hardenberg worden de volgende prijsgrenzen gehanteerd (prijspeil 2005):

- duur / vrije sector: > € 200000
- middenklasse / prijsgelimiteerd : tussen € 156000 en € 200000
- goedkoop / sociaal segment : < € 156000

### 2. winkelen / detailhandel

	centrum		schil		rest		eenheid	bezoekers aandeel	opmerkingen
	min.	max.	min.	max.	min.	max.			
detailhandel	3,0	4,5	3,0	4,5	3,0	4,5	100 m2 bvo	85 %	
grootschalige detailhandel <sup>1</sup>	6,5	8,5	6,5	8,5	6,5	8,5	100 m2 bvo	85 %	
showroom	1,0	1,2	1,0	1,2	1,0	1,2	100 m2 bvo	35 %	
(week)markt	3,0	4,5	3,0	4,5	3,0	4,5	100 m2 bvo	85 %	1 m <sup>1</sup> = 6 m <sup>2</sup> (indien geen parkeren achter de kraam, dan + 1 pp. per standhouder)

<sup>1</sup> winkelformules die vanwege de omvang en de aard van het assortiment een groot oppervlak nodig hebben (auto's, boten, caravans, tuincentra, bouwmarkten, keukeninrichting en sanitair, woninginrichting en meubels)

### 3. werken

	centrum		schil		rest		eenheid	bezoekers aandeel	opmerkingen
	min.	max.	min.	max.	min.	max.			
(commerciële) dienstverlening	2,3	2,5	2,8	3,3	3,0	3,5	100 m2 bvo	20 %	kantoor met baliefunctie
kantoren	1,2	2,0	1,7	2,1	1,7	2,5	100 m2 bvo	5 %	kantoor zonder baliefunctie
arbeids- en bezoekersextensieve bedrijven	0,5	0,6	0,6	0,7	0,8	0,9	100 m2 bvo	5 %	loods, opslag, groothandel, transportbedrijf
arbeidsintensieve en bezoekersextensieve bedrijven	1,2	1,7	1,7	2,2	2,5	2,8	100 m2 bvo	5 %	industrie, garagebedrijf, laboratorium, werkplaats
bedrijfsverzamelgebouw	0,8	1,7	0,8	1,7	0,8	1,7	100 m2 bvo	10 %	

## 4. onderwijs

	centrum		schil		rest		eenheid	bezoekers aandeel	opmerkingen
	<i>min.</i>	<i>max.</i>	<i>min.</i>	<i>max.</i>	<i>min.</i>	<i>max.</i>			
<b>basisonderwijs</b>	0,5	1,0	0,5	1,0	0,5	1,0	leslokaal		excl. Kiss & Ride <sup>1</sup>
<b>voortgezet onderwijs (VWO, HAVO, Vbo)</b>	0,5	1,0	0,5	1,0	0,5	1,0	leslokaal		
<b>beroepsonderwijs (dag)</b>	5,0	7,0	5,0	7,0	5,0	7,0	leslokaal		
<b>avondonderwijs</b>	0,5	1,0	0,5	1,0	0,5	1,0	student		

<sup>1</sup> voor halen en brengen: zie CROW-publicatie 182

## 5. zorg

	centrum		schil		rest		eenheid	bezoekers aandeel	opmerkingen
	<i>min.</i>	<i>max.</i>	<i>min.</i>	<i>max.</i>	<i>min.</i>	<i>max.</i>			
<b>ziekenhuis</b>	1,5	1,7	1,5	1,7	1,5	1,7	bed		bij vaste bezoektijden bovengrens hanteren
<b>verpleeghuis/ verzorgingstehuis</b>	0,5	0,7	0,5	0,7	0,5	0,7	woon- eenheid	60 %	
<b>arts/maatschap/therapeut/ kruisgebouw</b>	1,5	2,0	1,5	2,0	1,5	2,0	behandel kamer	65 %	met minimum van 3 per praktijk
<b>crèche/peuterspeelzaal/ kinderdagverblijf</b>	0,6	0,8	0,6	0,8	0,6	0,8	arb.pl.		arb.pl. = max. gelijktijdig aanwezig aantal werknemers. excl. Kiss and Ride <sup>1</sup>

<sup>1</sup> voor halen en brengen: zie CROW-publicatie 182

## 6. sociaal-cultureel

	centrum		schil		rest		eenheid	bezoekers aandeel	opmerkingen
	<i>min.</i>	<i>max.</i>	<i>min.</i>	<i>max.</i>	<i>min.</i>	<i>max.</i>			
<b>museum / bibliotheek</b>	0,5	0,7	0,7	0,9	1,0	1,2	100 m2 bvo	95 %	
<b>bioscoop / theater</b>	0,2	0,3	0,2	0,3	0,3	0,4	zitplaats		
<b>sociaal cultureel centrum / wijkgebouw</b>	2	4	2	4	2	4	100 m2 bvo	90 %	



## 7. sport

	centrum		schil		rest		eenheid	bezoekers aandeel	opmerkingen
	min.	max.	min.	max.	min.	max.			
sporthal / gymlokaal	1,7	2,2	2,0	2,5	2,5	3,0	100 m2 bvo	95 %	gymlokalen met alleen schoolfunctie hebben geen extra parkeervraag bij sporthal met wedstrijdfunctie:+ 0,1 tot 0,2 pp. per bezoekersplaats
sportveld	13	27	13	27	13	27	ha. netto terrein	95 %	
sportschool/ dansstudio	3	4	3	4	4	5	100 m2 bvo	95 %	
squashbanen	1	1,5	1	1,5	1	1,5	baan	90 %	
tennisbanen	2	3	2	3	2	3	baan	90 %	
golfbaan					6	8	hole	95 %	
bowlingbaan / biljartzaal	1,5	2,5	1,5	2,5	1,5	2,5	baan / tafel	95 %	
zwembad	8	10	9	11	10	12	100 m2 opp. bassin	99 %	
manege					0,3	0,5	box	90 %	

## 8. horeca

	centrum		schil		rest		eenheid	bezoekers aandeel	opmerkingen
	min.	max.	min.	max.	min.	max.			
café(taria)/bar/discotheek	5,0	7,0	5,0	7,0	5,0	7,0	100 m2 bvo	90 %	
restaurant	10	12	10	12	14	16	100 m2 bvo	80 %	
hotel	0,5	1,5	0,5	1,5	0,5	1,5	kamer		

## 9. overig

	centrum		schil		rest		eenheid	bezoekers aandeel	opmerkingen
	min.	max.	min.	max.	min.	max.			
kerk	0,1	0,2	0,1	0,2	0,1	0,2	zitplaats		
evenementenhal / beursgebouw / congrescentrum	4	6	5	7	6	8	100 m2 bvo	99 %	
pretpark / themapark	4	12	4	12	4	12	ha. netto terrein	99 %	

### Gebiedsindeling:

- **centrum** Hardenberg - zone betaald parkeren en Dedemsvaart - blauwe zone
- **schil / overloopgebied:** Hardenberg - zone vergunningparkeren 1<sup>e</sup> fase
- **rest bebouwde kom:** alle overige woon- en werkgebieden in de gemeente

- Het bezoekersaandeel is in de parkeerkencijfers opgenomen.

## bijlage 2, aanwezigheidspercentages

	werkdag				zaterdag		zondag
	overdag	middag	avond	koop-avond	middag	avond	middag
woningen	50	60	100	90	60	60	70
detailhandel	30	70	20	100	100	0	0
kantoren	100	100	5	10	5	0	0
bedrijven	100	100	5	10	5	0	0
sociaal cultureel	10	40	100	100	60	90	25
sociaal medisch	100	100	30	15	15	5	5
ziekenhuis	85	100	40	50	25	40	40
dagonderwijs	100	100	0	0	0	0	0
avondonderwijs	0	0	100	100	0	0	0
bibliotheek	30	70	100	70	75	0	0
museum	20	45	0	0	100	0	90
restaurant	30	40	90	85	75	100	40
café	30	40	90	95	70	100	40
bioscoop, theater	15	30	90	90	60	100	60
sport	30	50	100	90	100	90	85

## bijlage 3, berekeningspercentages parkeren op eigen terrein

parkeervoorziening	theoretisch aantal	berekenings-aantal	opmerkingen
enkele oprit zonder garage	1	0,8	oprit minimaal 5 meter diep
lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	
dubbele oprit zonder garage	2	1,7	oprit minimaal 4,5 meter breed
garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4	
garagebox (niet bij woning)	1	0,5	
garage met enkele oprit	2	1,0	oprit minimaal 5 meter diep
garage met lange oprit	3	1,3	
garage met dubbele oprit	3	1,8	oprit minimaal 4,5 meter breed