

**Beleidsnota parkeernormen
Leerdam
Eindrapport**

Beleidsnota parkeernormen Leerdam

Eindrapport

in opdracht van
Gemeente Leerdam

13 november 2009
rapportnummer: 3576r1v1c



Hoofdkantoor:
Tanthofdreef 15
Postbus 2873
2601 CW Delft
Tel. 015 - 2147899
Fax 015 - 2147902

Vestigingen:
Badhuiswal 3
Postbus 1149
8001 BC Zwolle
Tel. 038 - 4225780
Fax 038 - 4216870

Hoff van Hollantlaan 6
5243 SR Rosmalen
Tel. 073 - 5231065
Fax 073 - 5231070

Amstel 62
Postbus 15673
1001 AD Amsterdam
Tel. 020 - 7582130

Inhoudsopgave

1	INLEIDING	1
1.1	Parkeernormen noodzakelijk	1
1.2	Van WRO naar Wro	1
1.3	Leeswijzer	2
2	BELEIDSKADERS PARKEERNORMEN	3
3	SPELREGELS PARKEERNORMEN	5
3.1	Parkeerkencijfers versus parkeernormen	5
3.2	Uitgangspunten parkeernormen	5
3.3	Flexibele parkeernormen in Leerdam	8
3.4	Parkeernormen	10

1**Inleiding**

De gemeente Leerdam heeft in 2005 de parkeervisie vastgesteld, welke vanaf 2007 een vervolg kent middels een hoofdlijnennotitie en uitwerkingsnotitie parkeren centrum Leerdam. De uitwerkingsnotitie geeft een aantal actiepunten aan die worden opgepakt. Één van deze actiepunten betreft het opstellen een beleidsnota parkeernormen, zodat het binnen de gemeente Leerdam duidelijk is hoe met parkeren als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen moet worden omgegaan.

1.1 Parkeernormen noodzakelijk

Om de parkeerbehoefte van bepaalde ruimtelijke functies te berekenen zijn parkeernormen noodzakelijk. Gemeenten gebruiken vaak als richtlijn de parkeerkencijfers van het CROW (publicatie 182). Met parkeernormen worden berekeningen gemaakt van het aantal te realiseren parkeerplaatsen bij functies als woningen, bedrijven (kantoren) of winkels. De uiteindelijke parkeerbehoefte wordt berekend door de parkeernorm te koppelen aan de hoeveelheid te realiseren functies (bijvoorbeeld 250 woningen of 10.000 vierkante meter bruto-vloeroppervlak).

Centrale vraag

Welke parkeernormen met bijbehorende spelregels hanteert de gemeente Leerdam voor het uitwerken van het parkeervraagstuk bij ruimtelijke ontwikkelingen?

1.2 Van WRO naar Wro

Sinds juli 2008 is de 'nieuwe' Wet ruimtelijke ordening (Wro) van kracht als opvolger van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO). De Wro voorziet in eenvoudiger regels en snellere besluitvormingsprocedures, waarbij het primaat ligt bij structuurvisies en bestemmingsplannen. Enkele speerpunten voor bestemmingsplannen conform Wro zijn:

- De gemeente is verplicht om voor het gehele grondgebied één of meerdere bestemmingsplannen op te stellen.
- Bestemmingplannen moeten elke tien jaar worden geactualiseerd.
- De vrijstellingsprocedure (art. 19 uit WRO) is drastisch beperkt.

Gevolgen Wro voor parkeernormen

Volgens de invoeringswet Wro¹ mag de Bouwverordening op termijn geen stedenbouwkundige regels (waaronder eisen voor voldoende parkeerruimte) meer bevatten. Dit houdt in dat de Bouwverordening op termijn geen vangnet meer is voor ontbrekende parkeernormen in het bestemmingsplan, maar dat parkeernormen alleen vanuit het bestemmingsplan juridisch van kracht kunnen zijn. Het is echter nog onbekend wanneer de stedenbouwkundige bepalingen niet meer in de Bouwverordening worden vastgelegd. Parkeernormen kunnen enerzijds in alle afzonderlijke bestemmingsplannen worden opgenomen of anderzijds worden opgenomen in een Beleidsplan parkeernormen. Vooralsnog is het mogelijk om van de Bouwverordening gebruik te maken.

Keuze voor Beleidsplan parkeernormen

De gemeente Leerdam maakt de keuze voor voorliggend beleidsplan parkeernormen, zodat niet in elk bestemmingsplan alle parkeernormen met bijbehorende systematiek behoeven te worden opgenomen maar kan worden volstaan met een verwijzing naar dit document. Hiermee speelt de gemeente in op de veranderingen die de Wro met zich meebrengt.

1.3 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 geeft in het kort inzicht in de beleidskaders die richting geven aan de te hanteren parkeernormen. De parkeernormen met de bijbehorende uitgangspunten en spelregels zijn beschreven in hoofdstuk 3, waarin de laatste paragraaf de tabel met parkeernormen is opgenomen.

¹ Betreffende art. 8.17 lid B Invoeringswet Wro is nog niet in werking getreden op het moment van schrijven (Invoeringsbesluit Wro)

2

Beleidskaders parkeernormen

Dit hoofdstuk geeft puntsgewijs een terugblik op de parkeervisie, de hoofdlijnennotitie parkeren centrum Leerdam en de uitwerkingsnotitie parkeren centrum Leerdam. De parkeervisie is in 2005 door de gemeenteraad van Leerdam is vastgesteld (vaststelling raadsbesluit d.d. 14-04-2005). Vervolgens is de Hoofdlijnennotitie parkeren centrum Leerdam is door het college van B&W vastgesteld in september 2008. Ten slotte is de uitwerkingsnotitie parkeren centrum Leerdam door het college van B&W in december 2008 vastgesteld. In dit hoofdstuk geven we inzicht in de gestelde kaders voor parkeernormering, voortkomend uit genoemde documenten.

Parkeervisie en parkeerbeleid geven kaders voor parkeernormering

De kaders uit de parkeervisie en het parkeerbeleid zijn leidend in de totstandkoming van de parkeernormen. Het parkeerbeleid is interactief met intern en extern draagvlak geformuleerd. De kaders hierin zijn:

- De inwoners van Leerdam moeten voldoende parkeerplaatsen hebben in het publieke domein.
- Voor centrumbezoekers van Leerdam zijn met name de parkeerterreinen en de parkeergarage beschikbaar.
- Speciale bewegwijzering informeert de bezoekers over de beschikbare parkeerplaatsen.
- Het aantal parkeerplaatsen en de spreiding van parkeerplaatsen over Leerdam wijzigt niet.
- Het parkeerbeleid moet rekening houden met de ambitie voor de versterking van het toerisme en recreatie.
- Maatwerk is van belang voor het parkeren nabij scholen en verenigingsgebouwen.
- Het parkeren van grote voertuigen gebeurt in beginsel op eigen terrein of op een aangewezen terrein.
- Voor mensen met een handicap geldt dat het voertuig geparkeerd kan worden op speciaal gerealiseerde parkeerplaatsen.

3

Spelregels parkeernormen

Dit hoofdstuk geeft inzicht in de parkeernormen die de gemeente Leerdam hanteert en de uitgangspunten en spelregels die daarbij gehanteerd worden. Hierbij zijn de parkeerkencijfers van het CROW als leidraad gebruikt.

3.1 Parkeerkencijfers versus parkeernormen

Het CROW heeft parkeerkencijfers geformuleerd in publicatie 182: Parkeerkencijfers – Basis voor parkeernormering. Dit betreft ervaringscijfers die als hulpmiddel dienen om tijdens het ontwerpproces rekening te houden met een indicatie van het aantal benodigde parkeerplaatsen binnen het ontwerp. Hierbij worden op diverse manier onderscheid gemaakt, waardoor een bandbreedte in de parkeerkencijfers ontstaat.

Het is van belang dat een gemeente, al dan niet met behulp van de parkeerkencijfers, eigen parkeercijfers heeft om te gebruiken bij de parkeerbehoefte-indicatie binnen ruimtelijke ontwerpen. We spreken over parkeernormen als deze te hanteren parkeercijfers daadwerkelijk door de gemeente bestuurlijk zijn vastgesteld. Vanaf dat moment moeten de vigerende parkeernormen bij ruimtelijke ontwikkelingen in acht worden toegepast.

3.2 Uitgangspunten parkeernormen

De hoogte van de parkeernormen is afhankelijk van een aantal uitgangspunten die door het CROW in publicatie 182 en ASVV2004 zijn vastgelegd. Het gaat hierbij om de stedelijkheidsgraad, gebiedskenmerken en dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Daarnaast is het belangrijk om rekening te houden met de loopafstanden die de verschillende doelgroepen acceptabel vinden.

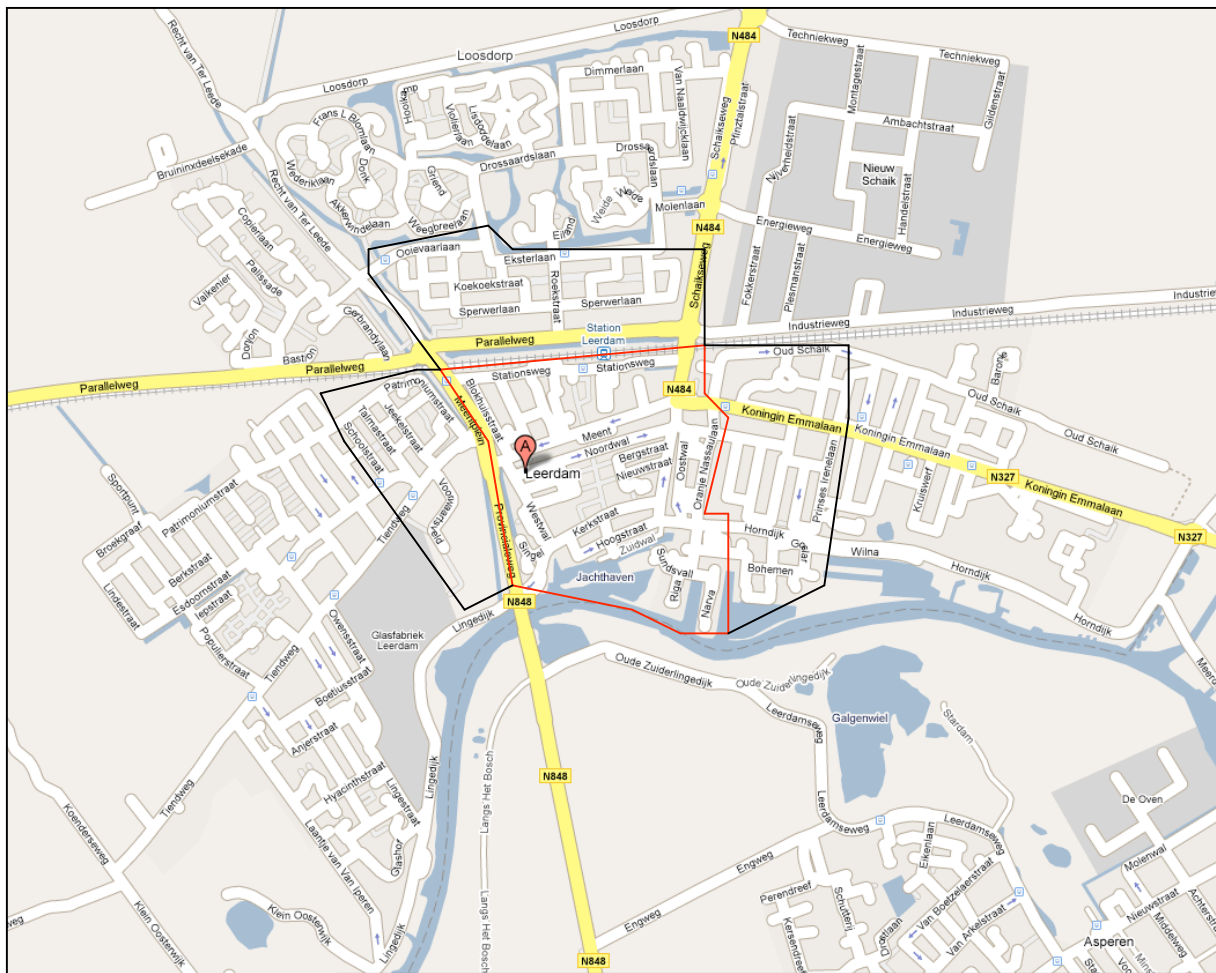
3.2.1 Stedelijkheidsgraad

De stedelijkheidsgraad is van invloed op het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen en daarmee ook op de hoogte van de te hanteren parkeernormen. Stedelijkheidsgraad houdt in: het aantal adressen per vierkante kilometer. De gemeente Leerdam valt daarbij in de categorie 'weinig stedelijk' met een adressendichtheid tussen 500 en 1.000 adressen per vierkante kilometer.

3.2.2 Stedelijke zone

De vraag naar parkeerplaatsen wordt mede bepaald door de locatie van de functie binnen een gemeente. Studies geven aan dat functies in centra een lagere parkeervraag hebben dan diezelfde functies elders in de bebouwde kom. Door de effecten van andere vervoerswijzen (zoals Openbaar Vervoer) in centra komen niet alle gebruikers per definitie met de auto. Gebieden buiten het centrum kennen vaak minder openbaar vervoervoorzieningen, waardoor het autogebruik in deze gebieden hoger ligt. Daarom maakt CROW onderscheid tussen:

- centrum: (centrumgebied Leerdam);
- schil/overloopgebied: (delen wijk West, Noord en Oost in Leerdam);
- rest bebouwde kom: (overige delen wijken Leerdam, Schoonrewoerd, Kedichem en buitengebied).



Afbeelding 1 Stedelijke zone Leerdam (Bron kaart: maps.google.nl)

- = Centrumgebied
- = Schilgebied
- (overig) = rest bebouwde kom (inclusief overige kernen)

3.2.3 Aanwezigheidspercentages voor dubbelgebruik

De parkeervraag van functies wordt bepaald door de parkeernormen, zoals weergegeven in paragraaf 3.4. Wanneer minimaal twee functies gebruik kunnen maken van dezelfde parkeervoorzieningen worden aanwezigheidspercentages toegepast. Deze percentages zijn door het CROW opgesteld om een optimaal aantal parkeerplaatsen bij meerdere ruimtelijke functies te waarborgen (gecombineerd gebruik van de parkeervoorzieningen). Hierbij is een uitsplitsing gemaakt naar diverse perioden in de week. Bij complexe bouwplannen dient rekening gehouden te worden met onderstaande aanwezigheidspercentages. Bij kleine mono-functionele bouwplannen hoeven deze percentages niet te worden meegenomen in de berekening. Tabel 3.1 geeft de te hanteren aanwezigheidspercentages aan.

	Werkdag overdag	Middag	Avond	Koop- avond	Zaterdag- middag	Zaterdag- avond	Zondag- middag
Woningen	50	60	100	90	60	60	70
Detailhandel	30	70	20	100	100	0	0
Kantoor	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	95	70	100	40
Café	30	40	90	85	75	100	45
Bioscoop, theater	15	30	90	90	60	100	60
Sport	30	50	100	90	100	90	85

Tabel 3.1 aanwezigheidspercentages voor dubbelgebruik (bron: publicatie 182, CROW)

3.2.4 Parkeren op eigen terrein

Het is van belang om bij de bepaling van het parkeeraanbod rekening te houden met de mogelijkheden voor 'parkeren op eigen terrein'. Dit heeft mede te maken met de mogelijkheden voor gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen. Hoe meer parkeerplaatsen op eigen terrein, hoe minder mogelijkheden voor gecombineerd gebruik. CROW geeft aan dat de mate waarin parkeren op eigen terrein wordt meeberekend in de benodigde parkeeraanbod is een beleidsmatige keuze. Wij adviseren om 'parkeren op eigen terrein' minimaal mee te rekenen in het benodigde parkeeraanbod, omdat vaak niet juridisch is vastgelegd (bestemd) dat mensen die ruimte ook daadwerkelijk als parkeerruimte gebruiken en niet de mogelijkheden krijgen om bijvoorbeeld een oprit bij de tuin te betrekken of een garage als woonruimte te gebruiken.

Ervaring leert dat 'parkeren op eigen terrein' in de bestaande woongebieden vaak niet als zodanig wordt gebruikt. Tabel 3.2 dient hierbij als leidraad.

Parkeervoorziening	Berekeningsaantal
een parkeerplaats middels oprit (1 parkeerplaats)	Maximaal 0,5
een parkeerplaats middels garage (1 parkeerplaats)	Maximaal 0,4
twee parkeerplaatsen (garage met oprit)	Maximaal 1,0

Tabel 3.2 uitgangspunten 'parkeren op eigen terrein'

3.2.5 Loopafstanden tussen parkeervoorziening en eindbestemming

Een parkeervoorziening dient op een acceptabele loopafstand te liggen van de eindbestemming. Deze afstand is afhankelijk van de eisen die de parkerende doelgroepen stellen en de motieven om daar te parkeren. Dit levert richtlijnen voor acceptabele (maximale) loopafstanden op in tabel 3.3.

Doelgroep	Acceptabele loopafstand
Bewoners	100 meter
Bezoekers (ontspanning, medische voorzieningen, onderwijsinstelling)	100 meter
Bezoekers (winkelen)	100 tot 600 meter ²
Werknemers	200 tot 800 meter ³

Tabel 3.3 loopafstanden per doelgroep (bron: publicatie 182 CROW)

3.3 Flexibele parkeernormen in Leerdam

De noodzaak tot flexibilisering van parkeernormen komt enerzijds voor uit het feit dat de parkeerkencijfers ondanks de bandbreedte vaak als starre cijfers worden gezien en anderzijds uit het feit dat bij de start van projecten het nog niet geheel duidelijk is wat voor soort voorzieningen in het gebied komen. Door de flexibele normen te hanteren is het aantal te realiseren parkeerplaatsen beter af te stemmen op de specifieke situatie.

² Afhankelijk van dagelijkse boodschappen (kortparkeren) of puinhopen (langparkeren)

³ Afhankelijk van het zakelijk autogebruik gedurende de werkdag

Zodra de bouwaanvraag is ingediend, wordt getoetst aan de vastgestelde parkeernormen met bijbehorende spelregels (tabel 3,4), zodat eventuele aanpassingen in het bouwprogramma in het voortraject kunnen plaatsvinden.

Spelregels toepassing parkeernormen bij ruimtelijke ontwikkelingen

<p>Inbreiding centrum</p>	<p>Er is sprake van een vaste parkeernorm (de minimum parkeernorm wordt gehanteerd). Hierbij wordt door de initiatiefnemer niet van de vaste norm worden afgeweken. De initiatiefnemer moet aan deze norm voldoen door aanleg van parkeerplaatsen voor eigen gebruik. Het college van B&W kan hiervan afwijken mits de parkeerbalans van het centrum het toelaat om elders parkeervraag op te vangen. Dit is afhankelijk van de mate van disbalans (monitoring), waarbij het college van B&W besluit om een ontwikkeling wel of niet te laten plaatsvinden.</p>
<p>Uitbreiding centrum</p>	<p>Er is sprake van een vaste parkeernorm (de minimum parkeernorm wordt gehanteerd). Hierbij wordt door de initiatiefnemer niet van de vaste norm worden afgeweken. De initiatiefnemer moet aan deze norm voldoen door aanleg van parkeerplaatsen voor eigen gebruik. Het college van B&W kan hiervan afwijken mits de parkeerbalans van het centrum het toelaat om elders parkeervraag op te vangen. Bij disbalans moeten parkeerplaatsen in het centrum worden gerealiseerd. Het college kan evenwel aangeven of het aanleggen van meer parkeerplaatsen uit bereikbaarheidsoogpunt gewenst is en kan dit stimuleren.</p>
<p>Functieverandering centrum</p>	<p>Wanneer een centrumfunctie via de mogelijkheden in het bestemmingsplan, een bestemmingsplanherziening, binnenplanse wijziging of projectbesluit verandert in een andere functie dient de extra parkeervraag (middels minimumnorm) in de omgeving opgevangen te kunnen worden. Wanneer dit niet lukt dient extra parkeerruimte in de omgeving gecompenseerd te worden volgens de minimumnorm.</p>
<p>Ontwikkelingen schilgebieden en overige gebieden</p>	<p>Hier dient bij ruimtelijke ontwikkelingen aan de maximale parkeernorm te worden voldaan door de initiatiefnemer. Indien de initiatiefnemer aantoonbaar minder parkeerplaatsen kan aanleggen, dient het college te besluiten of het mogelijk en/of wenselijk is de resterende parkeerplaatsen in de resterende openbare ruimte te gebruiken (inclusief langparkeerterrainen).</p>

Tabel 3.4 Spelregels bij ruimtelijke ontwikkelingen

Centrumgebied

In het centrum en overloopgebied wordt gekozen voor een vaste parkeernorm. Dit is een minimale norm, want het centrum is goed te bereiken met het openbaar vervoer en met de fiets. Verder is het in het centrum moeilijk om een gebouw met een hoge parkeerplaatsverplichting exploitabel te houden. Veel parkeerplaatsen zijn ook moeilijk stedenbouwkundig inpasbaar. Mocht een initiatiefnemer de mogelijkheid hebben om meer parkeerplaatsen aan te leggen dan de gestelde norm kan de gemeente dit stimuleren. Dit kan echter alleen als deze locatie goed bereikbaar is vanaf de invalswegen. Mocht een minimale norm op termijn problemen opleveren, kan binnen de mogelijkheden van betaald parkeren extra capaciteit (voor het gehele centrum) worden aangelegd.

Schil

Voor de schil wordt gekozen voor een maximale norm. Enkele gebieden kennen nu al parkeerproblemen en te weinig parkeerplaatsen geeft overlast op straat. Vanwege het vergunninghoudersparkeren zijn in het openbaar gebied weinig mogelijkheden om de eventuele overlast in de bestaande situatie op te vangen. Indien een initiatiefnemer bij de te realiseren functie onvoldoende parkeerplaatsen kan realiseren, kan met een eventuele bijdrage van een initiatiefnemer extra parkeergelegenheid gecreëerd worden. De gemeente gaat dan de verplichting aan de overige parkeerplaatsen in de openbare ruimte aan te leggen (binnen tien jaar) of aan te wijzen (zijn dus reeds aangelegd). Het bedrag dat gevraagd wordt, is in overeenstemming met de reële kosten voor de aanleg.

Overige gebieden

In de overige woongebieden en de omliggende dorpen wordt flexibel met de openbare ruimte omgegaan. Bij nieuwe functies wordt voor het plangebied een parkeerbalans opgesteld met maximale parkeernormen. Wanneer in de omgeving geen mogelijkheden zijn om binnen die normen het parkeren op te vangen, moet de resterende parkeer capaciteit door de initiatiefnemer worden gecompenseerd op eigen terrein.

3.4 Parkeernormen

Deze paragraaf geeft inzicht in de parkeernormen die conform het geformuleerde parkeerbeleid wenselijk zijn in de verschillende stedelijke zones in Leerdam. Deze parkeernormen moeten worden toegepast bij nieuwbouwprojecten met inachtneming van de uitgangspunten uit paragraaf 3.2 en de spelregels uit paragraaf 3.3.

Functies	Stedelijke zone						Eenheid
	Centrumgebied		Schil/overloopgebied		Rest bebouwde kom		
	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	
<i>Woonfuncties</i>							
Woning goedkoop (tot 220.000,-)	1,20	1,30	1,30	1,50	1,40	1,70	per woning
Woning midden (tot 400.000,-)	1,30	1,50	1,60	1,80	1,80	1,90	per woning
Woning duur (boven 400.000,-)	1,50	1,70	1,70	2,00	2,00	2,20	per woning
Aanleunwoning	0,30	0,60	0,30	0,60	0,30	0,60	per woning
<i>Winkelfuncties</i>							
Wijk-, buurt-, dorpscentra	3,00	4,50	3,00	4,50	3,00	4,50	per 100 m2 bvo
Grootschalige detailhandel			6,50	8,50	6,50	8,50	per 100 m2 bvo
Weekmarkt	0,18	0,27	0,18	0,27	0,18	0,27	per 100 m2 bvo
<i>Werkvoorzieningen</i>							
Kantoren met baliefunctie	2,30	2,50	2,80	3,30	3,00	3,50	per 100 m2 bvo
Kantoren zonder baliefunctie	1,20	2,00	1,50	2,10	1,70	2,50	per 100 m2 bvo
arbeidsintensief/bezoekersextensief bedrijf	0,50	0,60	0,60	0,70	0,80	0,90	per 100 m2 bvo
arbeidsintensief/bezoekersextensief bedrijf	1,20	1,70	1,70	2,20	2,50	2,80	per 100 m2 bvo
Showroom	1,00	1,20	1,20	1,40	1,60	1,80	per 100 m2 bvo
Bedrijfsverzamelgebouw	0,80	1,70	0,80	1,70	0,80	1,70	per 100 m2 bvo
Evenementenhal/Beurs- en Congrescentrum	4,00	7,00	5,00	8,00	6,00	11,00	per 100 m2 bvo
Ziekenhuis	1,50	1,70	1,50	1,70	1,50	1,70	per bed
Verpleeg/Verzorgingstehuis	0,50	0,70	0,50	0,70	0,50	0,70	per wooneenheid
Arts/Maatschap/Therapeut	1,50	2,00	1,50	2,00	1,50	2,00	per behandelkamer
<i>Recreatieve voorzieningen</i>							
Cafe/bar/disco	5,00	7,00	5,00	7,00	6,00	8,00	per 100 m2 bvo
Restaurant	10,00	12,00	10,00	12,00	14,00	16,00	per 100 m2 bvo
Hotel	0,50	1,50	0,50	1,50	0,50	1,50	per kamer
Museum/bibliotheek	0,50	0,70	0,70	0,90	1,00	1,20	per 100 m2 bvo
Bioscoop/Theater	0,20	0,30	0,20	0,30	0,30	0,40	per zitplaats
Bowlingbaan/Biljartzaal	1,50	2,50	1,50	2,50	1,50	2,50	per baan/tafel
Overdekte speeltuin/hal	3,00	12,00	3,00	12,00	3,00	12,00	per 100 m2 bvo
Wijkgebouw	2,00	4,00	2,00	4,00	2,00	4,00	per 100 m2 bvo
<i>Sportvoorzieningen</i>							
Sporthal	1,70	2,20	2,00	2,50	2,50	3,00	per 100 m2 bvo
Sportveld	13,00	27,00	13,00	27,00	13,00	27,00	per ha. netto terrein
Sportschool	3,00	4,00	3,00	4,00	4,00	5,00	per 100 m2 bvo
Squashbaan	1,00	2,00	1,00	2,00	1,00	2,00	per baan
Tennisbaan	2,00	3,00	2,00	3,00	2,00	3,00	per baan
Golfbaan					6,00	8,00	per hole
Stadion	0,04	0,20	0,04	0,20	0,04	0,20	per zitplaats
Zwembad	8,00	10,00	9,00	11,00	10,00	12,00	per 100m2 opp. bassin
Manege					0,30	0,50	per box
<i>Onderwijsinstellingen</i>							
Beroepsonderwijs (MBO,HBO,WO met collegezaal)	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00	per collegezaal
Beroepsonderwijs (MBO,HBO,WO met leslokaal)	5,00	7,00	5,00	7,00	5,00	7,00	per leslokaal
Vorbereidend beroepsonderwijs (VMBO, HAVO, VWO)	0,50	1,00	0,50	1,00	0,50	1,00	per leslokaal
Avondonderwijs	0,50	1,00	0,50	1,00	0,50	1,00	per student
Basisonderwijs	0,50	1,00	0,50	1,00	0,50	1,00	per leslokaal
Creche, peuterspeelzaal, kinderdagverblijf	0,60	0,80	0,60	0,80	0,60	0,80	per arbeidsplaats
<i>Overige functies</i>							
Volkstuin	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	per perceel
Religiegebouw	0,10	0,20	0,10	0,20	0,10	0,20	per zitplaats
Begraafplaats, crematorium	15,00	30,00	15,00	30,00	15,00	30,00	bij gelijktijdige begrafenissen

Tabel 3.5 parkeernormen Leerdam



Mobycon beweegt met u mee

Vestiging Delft t (015) 214 78 99 f (015) 214 79 02

Vestiging Zwolle t (038) 422 57 80 f (038) 421 68 70

Vestiging Rosmalen t (073) 523 10 65 f (073) 523 10 70

Vestiging Amsterdam t (020) 758 21 30

info@mobycon.nl

www.mobycon.nl