gemeente Rheden

Memo

datum	voor	Afdeling/cluster
29 juni 2023	College en leden van de gemeenteraad	Project IJssel District
behandeld door	**ons kenmerk**	**bijlage(n)**
B. Troost	Concept Parkeernormen IJssel District, versie 0.3	-

Onderwerp
Project IJssel District – Parkeernormen IJssel District

Aanleiding

Drie ontwikkelaars en gemeente werken aan het concept Masterplan IJssel District, een nieuwe woonwijk rondom het gebied van ziekenhuis Rijnstate in Velp. Er kunnen veel meer woningen gebouwd worden dan eerder was aankondigt. Aanvankelijk werd nog gesproken over 350 woningen, maar nu blijkt dat op deze plek uiteindelijk zo'n 1.100 woningen gebouwd kunnen worden. De eerste 786 woningen staan er binnen 10 jaar.



figuur 1 Masterplan eerste fase: 786 woningen

Het toevoegen van woningen is voor de gemeente Rheden heel belangrijk. Net als overal elders in het land telt de gemeente veel woningzoekenden, maar de bouwmogelijkheden zijn schaars. Het gevolg is dat bewoners vaak naar elders verhuizen. Met dit plan ontstaat de mogelijkheid om

binnen Velp mensen een nieuwe woning in een moderne, duurzame wijk aan te kunnen bieden. Een wijk waarin veel verschillende soorten koop- en huurwoningen te vinden zullen zijn, waarvan 75% betaalbaar, bestaande uit sociale huur, middenhuur en goedkope koop.

Ook voor deze ontwikkeling is de Nota Parkeernormen Rheden 2015 van toepassing. Deze notitie beschrijft hoe voor dit plan de nota wordt toegepast.

Nota Parkeernormen

Toepassing

Parkeernormen bepalen de parkeerverplichting bij ruimtelijke ontwikkelingen. De toepassing van parkeernormen heeft als doel om een positieve invloed te hebben op de bereikbaarheid, leefbaarheid en een duurzame economische ontwikkeling van de kernen. Daarnaast mogen de belangen van derden bij ontwikkelingen niet onevenredig worden geschaad.

Voor de hoofdfunctie wonen kent de Nota Parkeernormen Rheden 2015 de normen zoals weergegeven in tabel 1.

tabel 1 Parkeernormen hoofdfunctie wonen volgens Nota Parkeernormen Rheden 2015

Hoofdfunctie Wonen	Eenheid	Norm	Aandeel bezoekers
Vrijstaande woning, 2 onder 1 kapwoning	woning	1,6	0,4
Eengezinswoning, rijwoning, appartement	woning	1,4	0,4
Studio (max. 1 slaapkamer),	woning	0,9	
Service appartement voor zorgbehoevende woning	woning	0,8	
Studentenwoning	woning	0,25	
Verzorgingshuis	woning	0,5	
Verpleeginrichting	100 m² bvo	0,33	
Gezinsvervangend tehuis	100 m² bvo	0,33	

Bij het opstellen van bestemmingsplannen wordt in de regels (juridisch bindend) verankerd dat voldaan moet worden aan de parkeernormen van de gemeente. In een bijlage bij de regels van het bestemmingsplan worden vervolgens de specifieke parkeernormen en de toepassingsmethodiek opgenomen. De parkeereis die verbonden wordt aan een ruimtelijke ontwikkeling wordt in dat plangebied dus aan het bestemmingsplan ontleend.

In deze Nota Parkeernormen Rheden 2015 is opgenomen dat in specifieke gevallen een op die locatie toegesneden parkeerverplichting worden opgenomen in het bestemmingsplan. Dit wordt dan als zodanig in de toelichting van het bestemmingsplan opgenomen en in de bestemmingsplanregels vertaald. In die gevallen gaat het gestelde in het bestemmingsplan voor op de in deze nota opgenomen.

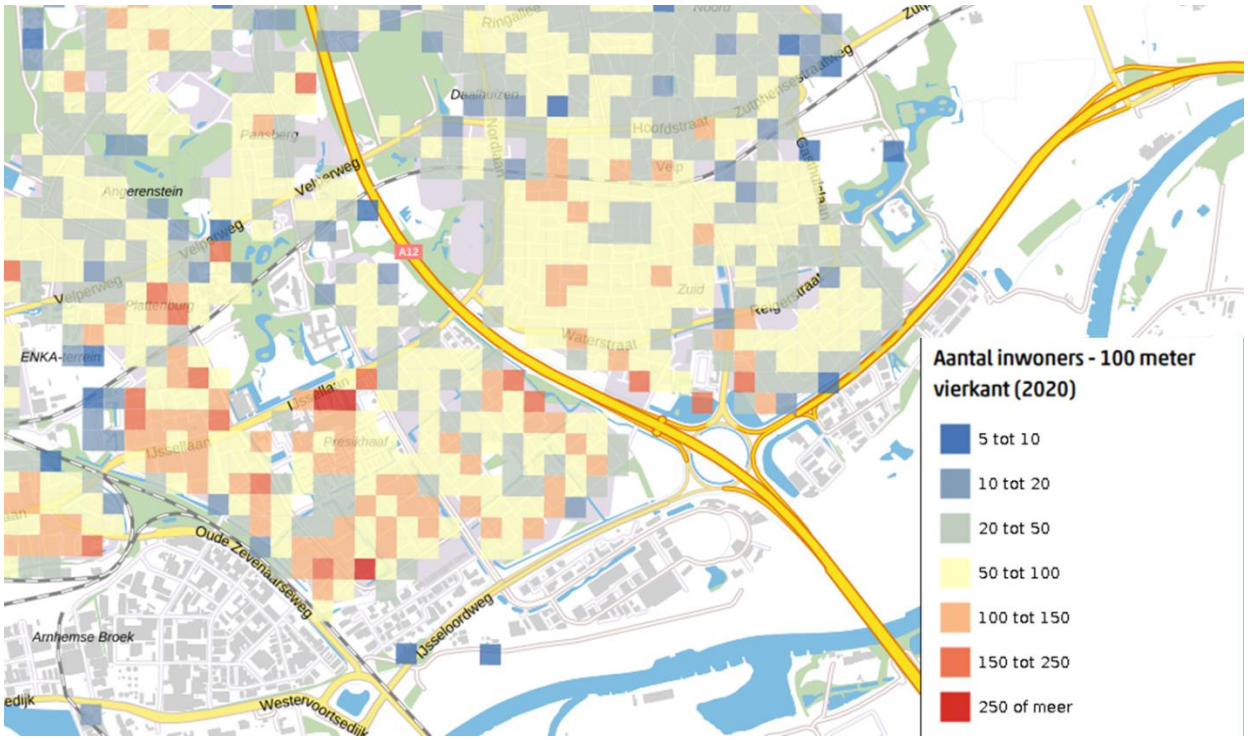
Voor de ontwikkeling van IJssel District zijn de parkeernormen uit de nota niet passend gebleken. Daarom zijn er specifieke normen voor dit project opgesteld, welke in het volgende hoofdstuk zullen worden toegelicht en in hoofdstuk 0 worden gepresenteerd.

Overwegingen voor afwijken

Gebiedstypologie

Welke parkeernormen er voor een gebied gelden is onder andere afhankelijk van de stedelijkheidsgraad. De stedelijkheidsgraad wordt bepaald op basis van de omgevingsadressendichtheid (aantal adressen per km²), kortweg OAD. In een gebied met een hoge OAD is het aanbod -en de kwaliteit van andere vervoerswijzen– over het algemeen groter dan in een gebied met een lage OAD. Daarom worden in een gebied met een hoge stedelijkheidsgraad lagere parkeernormen toegepast. Daarnaast kan een onderscheid worden

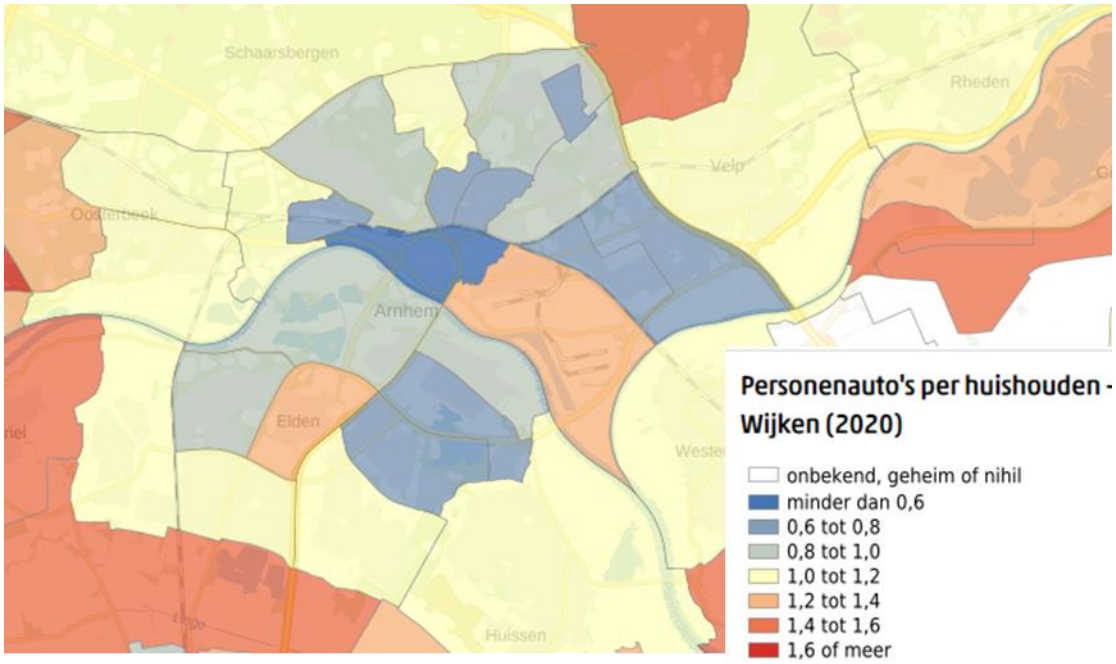
gemaakt naar de stedelijke zone (centrum, schil, rest bebouwde kom, buitengebied) van een gemeente.
De gemeente Rheden valt qua stedelijkheidsgraad -in zijn geheel- in de categorie matig stedelijk met 1.262 adressen per vierkante kilometer. Voor de duidelijkheid binnen de gehele gemeente hanteert de gemeente één parkeernorm per functie voor het totale grondgebied binnen de gemeente. Dit is gebaseerd op de stedelijke zone 'Rest bebouwde kom' uit ASVV2012 van het CROW.



figuur 2 Aantal inwoners per 100m^2 in de omgeving [Bron: CBS cbsinuwbuurt.nl]

De ontwikkeling van IJssel District kent een dichtheid: van ca. 180 adressen per 100m vierkant. Dit is veel meer dan het gemiddelde in de kernen van Rheden en ook meer dan die van Velp-Zuid: ca. 52. Ook ligt het dicht tegen Arnhem aan waardoor er meer OV-verbindingen zijn dan in de rest van de gemeente.

Uit gegevens van het CBS (2020) blijkt het gemiddelde autobezit van de gemeente Rheden te liggen op 1 auto per huishouden, van Velp-Zuid op 0,9. In de naastliggende Arnhemse wijk Over het Lange Water is het autobezit 0,8 per huishouden bij een bevolkingsdichtheid van ca. 49 per 100 meter vierkant.



figuur 3 Personenauto's per huishoudens wijken [Bron: CBS cbsinuwbuurt.nl]

Type woningen

Voor de hoofdfunctie wonen (zie tabel 1**Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**) zijn van de 8 woningtypen die zijn beschreven er 5 voor een specifieke doelgroep. Voor de 3 typen die overblijven zijn de onderlinge verschillen in de norm groot. Verder wordt er geen specifiek onderscheid gemaakt tussen grondgebonden woningen en appartementen, tussen huur en koop. Noch is er onderscheid gemaakt op basis van prijsklasse of grootte van de woning.

Andere gemeenten maken deze onderverdeling wel. Daarom is gekeken naar andere gemeenten en welke normen deze hanteren. Daarbij is gekeken naar:

- Arnhem, omdat Velp en het IJssel District direct tegen deze gemeente aanligt;
- Alphen aan de Rijn, een gemeente die vergelijkbaar is met Rheden;
- Nijmegen die door de Waalsprong ook vergeleken kan worden met de ligging van Velp en het IJssel District.

In de onderstaande tabellen zijn de normen voor wonen opgenomen, waarbij is gekeken naar de stedelijke zone 'rest bebouwde kom' (indien het onderscheid gemaakt wordt).

tabel 2 Parkernormen gemeente Arnhem

Arnhem **Hoofdfunctie Wonen**	**Eenheid**	**Norm inclusief bezoekers**
Rijwoning	woning	1,5
Half vrijstaande, vrijstaande woning	woning	1,8
< 75 m^2 gbo	appartement	1,0
75 tot 120 m^2 gbo	appartement	1,3
> 120 m^2 gbo	appartement	1,3
Kamerverhuurbedrijf (gem. keuken en badkamer)	kamer	0,6

tabel 3 Parkeernormen gemeente Alphen aan de Rijn

Alphen aan de Rijn **Hoofdfunctie Wonen, rest bebouwde kom**	**Eenheid**	**Norm bewoners**	**Norm bezoekers**
< 30 m^2 gbo, sociale huur	woning	0,4	0,2
30 – 50 m^2 gbo, sociale huur	woning	0,5	0,2
50 – 80 m^2 gbo, sociale huur	woning	0,6	0,3
80 – 100 m^2 gbo, sociale huur	woning	0,8	0,3
100 – 130 m^2 gbo, sociale huur	woning	1,0	0,3
> 130 m^2 gbo, sociale huur	woning	1,2	0,3
< 30 m^2 gbo	woning	0,4	0,2
30 – 50 m^2 gbo	woning	0,6	0,2
50 – 80 m^2 gbo	woning	0,9	0,3
80 – 100 m^2 gbo	woning	1,1	0,3
100 – 130 m^2 gbo (1)	woning	1,4	0,3
140 – 160 m^2 gbo (1)	woning	1,6	0,3
> 160 m^2 gbo (1)	woning	1,8	0,3
Kamer student (max. 2 bewoners)	kamer	0,1	0,2
Kamer overig (max. 2 bewoners)	kamer	0,4	0,2

(1) Bij appartementen met gezamenlijke parkeerplaatsen mag de parkeernorm met 0,1 pp worden verlaagd.

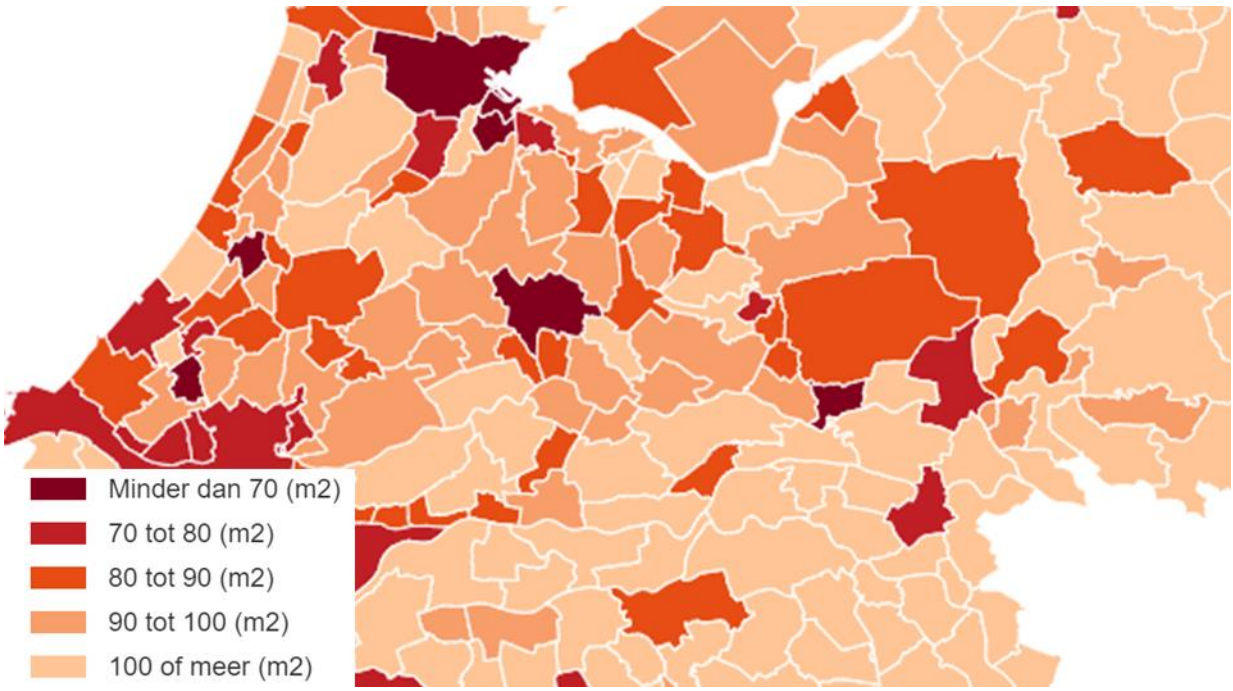
tabel 4 Parkeernormen gemeente Nijmegen

Nijmegen **Hoofdfunctie Wonen, rest bebouwde kom**	**Eenheid**	**Norm bewoners**	**Norm bezoekers**
Huur, appartement, sociale huur	appartement	0,6	0,3
Huur, huis, sociale huur	woning	0,8	0,3
Huur appartement, (middel)duur	appartement	1,0	0,3
Huur, huis, (middel)duur	woning	1,1	0,3
Koop, appartement goedkoop	woning	1,0	0,3
Koop, appartement gemiddeld	woning	1,0	0,3
Koop, appartement duur	woning	1,1	0,3
Koop, rij	woning	1,1	0,3
Koop, 2-onder-een-kap	woning	1,3	0,3
Koop, vrijstaand	woning	1,4	0,3
Kamerverhuur zelfstandig (student)	kamer	0,15	0,05
Kamerverhuur zelfstandig (niet-student)	kamer	0,4	0,2
Kleine eenpersoonswoning	kamer	0,4	0,2

Wat direct opvalt is dat Arnhem en Alphen aan de Rijn de normen gekoppeld hebben aan het oppervlakte gbo (gebruiksoppervlak) van de woning. Nijmegen heeft gekozen voor de indeling zoals de CROW die aanhoudt. Dit laatste is dus gebruikelijker, maar geeft meer ruimte voor discussie, omdat het ruimte voor interpretatie laat wat (middel)duur inhoudt. Omdat voor het IJssel District het om specifieke parkeernormen gaat is gekozen om de normen te koppelen aan oppervlakten gbo.

Uit gegevens van het CBS (referentiejaar 2020) blijkt dan een Nederlander gemiddeld 53 vierkante meter woonoppervlakte heeft. In stedelijk gebied ligt dit lager dan in landelijk gebied. Een inwoner van Amsterdam bijvoorbeeld leeft gemiddeld op 40m^2. In Arnhem is dat 49m^2 en in Rheden 56m^2.

Een éénpersoonshuishouden gebruikt echter gemiddeld meer ruimte, zoals te zien in figuur 4.



figuur 4 Gemiddeld woonoppervlak eenpersoons huishouden

Het gemiddelde woonoppervlak van een eenpersoonshuishouden ligt volgens gegevens van het CBD (referentiejaar 2020) in Rheden op 89m^2, in Arnhem is dat 74m^2. Omdat dit effect heeft op het autobezit, immers heeft in principe een eenpersoonshuishouden geen tweede auto, is keken naar een logische scheiding in grootte van de woningen. Om enige marge te houden is ervoor gekozen om de scheiding te maken bij 65m^2 gbo.

Onderzoek Goudappel

Goudappel heeft de laatste jaren veel onderzoek gedaan naar parkeernormen in Nederland in relatie tot het autobezit. Om dit te onderzoeken heeft Goudappel beschikking over niet-openbare
microdata op basis van CBS-gegevens over autobezit, die gekoppeld zijn aan woningtypen. Zo kan voor heel Nederland op gemeente-, wijk- en buurtniveau het autobezit
gericht geanalyseerd worden. Daarbij kan onderscheid gemaakt worden naar autobezit per categorie zoals:

- eigendomssituatie (koop, particuliere huur en sociale huur);
- woningtype (vrijstaand huis, twee-onder-een-kap, rijwoning en appartement);
- huishoudengrootte (1-persoons, 2-persoons en 3+persoons);
- leeftijd (0-30 jaar, 30-65 jaar en 65+ jaar).

In onderstaande tabel is dit autobezit verhoogd met de correcties voor grijze kentekens en autonome groei (4,9% tot 2040) tot een volgens Goudappel passende parkeernorm voor bewoners in verschillende type woningen voor het project IJssel District.

Type woning	Gemiddeld autobezit	Passende parkeernorm bewoners
Sociale huurappartement	0,5	0,57
Particuliere huur, meergezinswoning	0,5	0,57
Koop, meergezinswoning	0,9	1,02
Koop, rijwoning	1,5	1,70

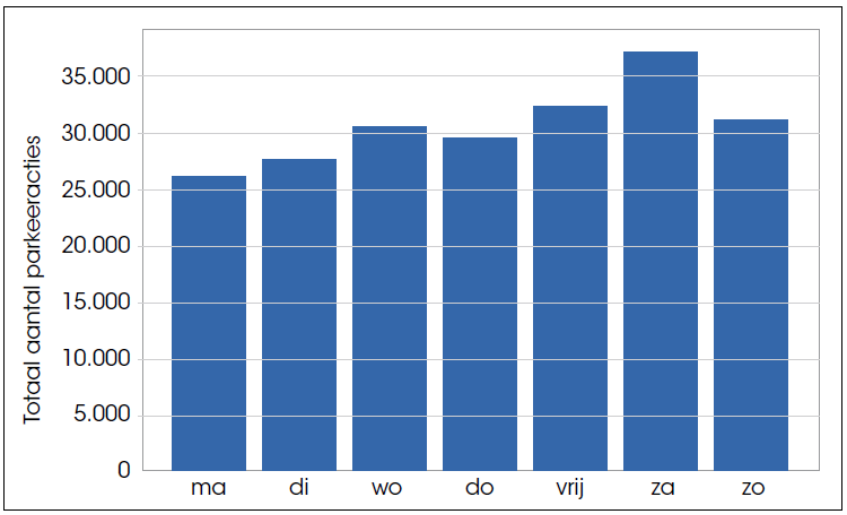
tabel 5 Voorstel Goudappel voor parkeernorm IJssel District, uitgaande van het daadwerkelijke autobezit [Bron: 012688.R1.02, Goudappel 2022]

De microdata laat het autobezit per huishouden zien. In gemeentelijke parkeernormen zit echter ook een bezoekersdeel inbegrepen voor het bezoek van woningen. Het bezoekersaandeel vormt geen onderdeel van het autobezit en dient zodoende nog handmatig te worden toegevoegd aan de microdata over autobezit. Op deze wijze kan een zuivere vergelijking gemaakt worden met de gemeentelijke parkeernormen. Omdat het gemeentelijk beleid 0,4 parkeerplaats per woning voor bezoekers aanhoudt, gaat Goudappel daarin mee. Het maakt wel de opmerking dat het CROW uitgaat van 0,3 parkeerplaats per woning voor bezoek en de meeste Nederlandse gemeenten dit hanteren.

Bezoekers

In de parkeerkencijfers van woningen is ook een component voor bezoekersparkeren opgenomen. Het onderscheid in een bewoners- en een bezoekerscomponent in de parkeerkencijfers voor woningen wordt sinds 2004 door het CROW gemaakt. Daarvoor werd volstaan met één parkeerkencijfer per woningtype, waarmee de facto ook voor bezoekersparkeren een maximale aanwezigheid in de nacht werd aangehouden. Het aandeel bezoekersparkeren is destijds ingeschat op 0,3 pp/woning, ongeacht woningtype en locatie. Al geruime tijd is de ervaring dat het eerder arbitrair vastgelegde parkeerkencijfer voor bezoekersparkeren te hoog is. Daar waar voor het normale parkeren in woonwijken onderscheid wordt gemaakt voor locatiespecifieke kenmerken bij het bepalen van het aantal parkeerplekken, is dit voor bezoekersparkeren voor de functie wonen nog niet het geval. In eerder onderzoek van Spark (2018), dat ook concludeerde dat het huidige kengetal voor bezoekersparkeren te hoog is, is niet ingegaan op het effect van locatiespecifieke kenmerken voor het aantal bezoekersparkeerbewegingen in een bepaalde woonwijk.

De analyse van de parkeerdata tonen aan dat er aanmerkelijke verschillen zijn in het gebruik van de bezoekersvergunning tussen verschillende gebieden die zijn onderzocht. Daarnaast toont de data dat de drukste dag voor bezoekersparkeren zaterdag is (zie figuur 5), de avondperiode het tijdvak met het meeste bezoekersparkeerders, maar het verschil tussen overdag en ’s avonds is kleiner dan oorspronkelijk werd verwacht.



figuur 5 Spreiding van het aantal parkeeracties van bezoekers over de week [Bron Sprak, 2018]

Op grond van het uitgevoerde onderzoek [Marlou Tiesinga ,TU-Delft/Sweco 2021] wordt gesteld dat het parkeerkental en de aanwezigheidspercentages aanpassing verdienen. Zeker voor de stedelijke gebieden (stedelijkheidsgraad van zeer sterk stedelijk t/m matig stedelijk) is vanuit het onderzoek het voorstel om voor rest bebouwde kom (niet gereguleerd parkeren) een kental van 0,15 parkeerplaats per woning te hanteren.

Toekomstige ontwikkelingen

Een aantal ontwikkelingen kunnen van invloed zijn op het parkeren. Daarvan zijn rekeningrijden en deelvervoer de belangrijkste.

In het regeerakkoord zijn afspraken gemaakt over 'betalen naar gebruik', beter bekend als rekeningrijden. Het voornemen is om per 2030 niet meer te bepalen voor het bezit van de auto, maar per gereden kilometer. De vaste kosten aan een auto zoals BPM en wegenbelasting worden vervangen door een heffing per gereden kilometer. Hierdoor wordt het bezitten van een auto goedkoper. Het KiM (2022) schrijft dat "Een BnG-heffing (betalen naar gebruik) die voor alle voertuigen gelijk is, leidt waarschijnlijk tot een groeiend wagenpark, omdat autobezit goedkoper wordt." Dit kan dus in de toekomst leiden tot hogere parkeernormen.

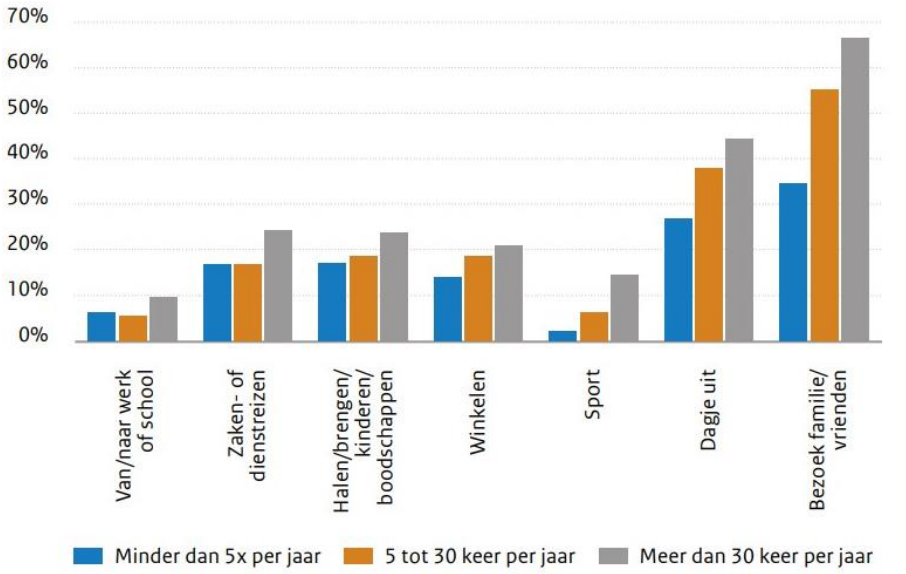
Uit de studie Varianten voor tariefstructuur Betalen naar Gebruik [Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en Ministerie van Financiën, 2022] blijkt dat het autobezit per huishouden in 2030 tot 7,2% kan gaan groeien.

De (door)ontwikkeling van deelvervoer kan juist zorgen voor een lager autobezit. Deelvervoer, inclusief platformen als MaaS (Mobility as a Service), zitten nu nog in de pioniersfase. Er wordt veel geld in onderzoek gestoken en er worden met name in grote steden diverse concepten aangeboden. De voornaamste deelmobiliteitsconcepten zijn de deelauto (o.a. GreenWheels, Mywheels en Sixt), elektrische deelscooter (o.a. GO Sharing, Check en Felyx) en deelfiets (ov-fiets). Het succes is wisselend en de effecten op grote schaal nog moeilijk meetbaar. Het zal waarschijnlijk nog wel even tijd kosten voordat het systeem een breed draagvlak vindt. Deskundigen zijn ervan overtuigd dat het een reële kans van slagen heeft en daarmee het autobezit kan doen afnemen.

In in Factsheet autodelen [Rijkswaterstaat, 2022] staat dat het autobezit van autodelers die incidenteel een deelauto gebruiken (5 keer per jaar of minder), is afgenomen met gemiddeld 27% ten opzichte van de situatie voordat ze een deelauto gingen gebruiken. Nu zal niet iedereen binnen IJssel District hier gebruik van gaan maken. Omdat het onderzoek uitgaat van het effect op de

groep gebruikers en niet op een hele wijk zal bij het IJssel District het percentage veel lager zijn. De inschatting is dat deze zal liggen tussen de 5% en 10%.

Huishoudens met een laag autobezit (<1 auto per huishouden) zullen bij deelautogebruik, doordat ze geen auto meer hebben, vaker de deelauto gebruiker dan huishoudens die daardoor geen tweede auto meer zullen bezitten. Op basis de dezelfde onderzoeken is ingeschat dat de behoefte aan deelautogebruik onder de eerste groep 1/50 zal zijn en onder de tweede groep 1/100.



Figuur 6 Verplaatsingsmotief van deelautogebruikers (18-80 jaar oud), naar frequentie van deelautogebruik

Veel gemeenten hebben reducties op de parkeernormen opgenomen bij inzet van deelauto's. Veelal wordt dan de regel toegepast dat één deelauto 5 privéauto's vervangt. Daaraan wordt dan meestal een maximum reductie van het aantal parkeerplaatsen van 10% gekoppeld. Een voorbeeld hiervan in gemeente Rotterdam.

Voor IJssel District is gekozen om op basis van het woonprogramma het aantal deelauto's te bepalen op basis van de inschatting in percentage deelnemers en gebruik. Per woningtype is deze ingeschat op basis van interpretatie uitgevoerde onderzoeken. Dit is als norm voor het bepalen van het aantal deelauto's, af te ronden in hele getallen naar boven, aan de parkeernorm toegevoegd.

Op basis van bovenstaande kan worden vastgesteld dat het in deze notitie berekende effect op de parkeernorm door toenemend autobezit wordt gecompenseerd door deelauto's te gaan gebruiken.

Parkeernormen IJsseldistrict

Op basis van voorgaande overwegingen is voor het IJssel District gekomen tot onderstaande parkeernormen.

tabel 6 Parkeernormen IJssel District

Type woning (gbo in m^2)	Omschrijving	Parkeernorm bewoners	Parkeernorm bezoekers	Parkeernorm totaal	Norm deelauto
Sociaal					
< 50	App goedkoop	0,5	0,2	0,7	0,02
50-65	App goedkoop	0,6	0,3	0,9	0,02
66-80	App midden	0,8	0,3	1,1	0,02
81-100	App duur	1,0	0,3	1,3	0,02
Overig					
< 50	App goedkoop	0,6	0,2	0,8	0,02
50-65	App goedkoop	0,9	0,3	1,2	0,02
66-80	App midden	1,1	0,3	1,4	0,01
81-100	App midden	1,2	0,3	1,5	0,01
101-130	App duur	1,3	0,3	1,6	0,01
Rijwoning	Grondgebonden woning	1,3	0,3	1,6	0,01

Aan deze parkeernorm is ook een norm voor deelauto's opgenomen. De landelijke trend is dat autobezit nog zal doorgroeien. Met de inzet van deelauto's wordt deze trend voor IJssel District omgebogen Het benodigde aantal deelauto's vervangt privéauto's en verhoogt daardoor de parkeernorm niet.

Voor andere functies voor dan wonen gelden de parkeernormen volgens Tabel 7.

Tabel 7 Parkeernorm overige functies

Hoofdfunctie	Eenheid	Parkeernorm
Bedrijven		
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	100m^2 bvo	2,80
Kantoor zonder baliefunctie	100m^2 bvo	1,90
Horeca		
Restaurant	100m^2 bvo	10,00
Cafe, cafetaria	100m^2 bvo	5,00
Recreatie		
Sportschool	100m^2 bvo	3,00
Maatschappelijke instelling		
Medische en maatschappelijke diensten (arts, groene kruis, apotheek, fysiotherapie, schoonheidssalon, tandarts etc.)	100m^2 bvo	3,00

Binnen het IJssel District wordt voor de hoofdfunctie wonen 150 m als acceptabele loopafstand naar parkeervoorzieningen aangehouden

Voor overige parkeernormen en toetsing aan dubbelgebruik is de Nota Parkeernormen Rheden 2015 leidend. Deze zijn niet beschreven in deze notitie.

Berekening bij dubbelgebruik

Bij de berekening van de parkeerplaatsverplichting wordt bij het realiseren van (verschillende) functies gebruik gemaakt van onderstaande aanwezigheidspercentages.

Tabel 8 Tabel aanwezigheidspercentages t.b.v. berekening met dubbelgebruik

Functies	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Woonruimte	50%	60%	90%	100%	60%	70%	70%
Seniorenwoning	80%	80%	90%	100%	80%	80%	90%
Bezoekers	10%	20%	80%	0%	60%	100%	70%
Kantoor	100%	100%	5%	0%	5%	0%	0%
Sportfuncties	30%	50%	100%	0%	100%	90%	58%
Horeca	30%	40%	90%	5%	75%	100%	45%

Als rekening gehouden wordt met dubbelgebruik komen de parkeernormen uit op de waarden zoals weergegeven in tabel 9. Daarbij is uitgegaan dat het maatgevende moment de werkdag avond is, waarbij 90% van de bewoners en 80% van de bezoekers aanwezig zijn. Indien er sprake is van een privé-parkeerplaats is er voor die plaatsen geen sprake van dubbelgebruik en is er geen sprake van reductie op basis van aanwezigheid.

tabel 9 Parkeernormen IJssel District op basis van dubbelgebruik wonen onderling (maatgevend moment werkdag avond)

Type woning (gbo in m^2)	Omschrijving	Parkeernorm bewoners*	Parkeernorm bezoekers	Parkeernorm totaal	Privé parkeerplaats
Sociaal		90%	80%		
< 50	App goedkoop	0,45	0,16	0,61	Nee
50-65	App goedkoop	0,54	0,24	0,78	Nee
66-80	App midden	0,72	0,24	0,96	Nee
81-100	App duur	0,90	0,24	1,14	Nee
Overig		90%	80%		
< 50	App goedkoop	0,54	0,16	0,70	Nee
50-65	App goedkoop	0,81	0,24	1,05	Nee
50-65	App goedkoop	0,90	0,24	1,14	Ja
66-80	App midden	0,99	0,24	1,23	Nee
66-80	App midden	1,10	0,24	1,34	Ja
81-100	App midden	1,20	0,24	1,44	Ja
101-130	App duur	1,30	0,24	1,54	Ja
Rijwoning	Grondgebonden woning	1,30	0,24	1,54	Ja

* Bij privé parkeerplaats is er geen reductie dubbelgebruik