

**Nota parkeernormen
Gemeente Lansingerland**

■ *CONCEPT, versie 3 december 2013*

<i>projectnummer</i>	26830.00.00
<i>opdrachtgever</i>	Gemeente Lansingerland
<i>contactpersoon</i>	Dhr. R. van Noortwijk
<i>projectleiding</i>	Dhr. P. Veenbrink
<i>corsa nr.</i>	T13.14282

SOAB Breda, november 2013

Inhoud

Hoofdstuk 1	Waarom deze normennota?	5
Hoofdstuk 2	Autoparkeernormen	7
2.1	Gebaseerd op CROW kencijfers	7
2.2	Stedelijkheidsgraad: matig stedelijk	7
2.3	Gebiedsonderscheid kencijfers	8
2.4	De parkeernormen voor Lansingerland	9
Hoofdstuk 3	Aandachtspunten bij bepaling parkeerbalans uiteenlopende locaties	10
3.1	Aanwezigheidpercentages	10
3.2	Parkeergelegenheid op eigen terrein	11
3.3	Doelgroepen, loopafstanden en kritische grens per locatie/gebied	11
3.4	Normering halen en brengen bij scholen	13
Hoofdstuk 4	Fietsparkeernormen	14

Hoofdstuk 1

Waarom deze normennota?

De gemeente Lansingerland is in 2007 tot stand gekomen door de fusie van Berkel en Rodenrijs, Bergschenhoek en Bleiswijk en beschikte voor het verschijnen van deze nota niet over vigerend parkeerbeleid voor haar drie kernen.

In de separate Nota Parkeren zijn de hoofdlijnen voor het auto- en fietsparkeerbeleid voor de periode 2013 – 2020 vastgelegd. De nota parkeren bevat beleidsmatige keuzes voor parkeerbeleid in Lansingerland.

In deze nota zijn de bijbehorende auto- en fietsparkeernormen vastgelegd. Die zijn niet gebaseerd op beleidsmatige keuzes, maar op ervaringscijfers van het CROW die passen bij de ruimtelijke en demografische kenmerken van de gemeente Lansingerland. De nota parkeernormen is dus vooral een beleidsarm document.

De gemeente kan het aantal benodigde parkeerplaatsen juridisch gezien toetsen aan de hand van:

- bestemmingsplannen;
- de bouwverordening.

Het bestemmingsplan prevaleert daarbij boven de bouwverordening. Indien in het bestemmingsplan geen parkeernormering is vastgelegd geldt de bouwverordening (art. 2.5.30). In de bouwverordening zijn geen normen opgenomen, maar alleen de algemene tekst dat er ‘in voldoende mate’ voorzien moet worden in parkeervoorzieningen. Om vervolgens te toetsen of er in voldoende mate parkeervoorzieningen in de planvorming zijn meegenomen, wordt getoetst aan de parkeernormen zoals in deze nota zijn vastgelegd.

Daarbij kunnen er altijd situaties zijn waarin er aanleiding is om van de norm af te wijken, bijvoorbeeld wanneer er aantoonbaar minder parkeerdruk ontstaat doordat een bedrijf actief mobiliteitsmanagement toepast. In zulke situaties kan – beargumenteerd – van de normen worden afgeweken.

De nieuwe normen worden van toepassing op plannen waarvoor in 2014 nieuwe stedenbouwkundige plannen worden gemaakt. Voor de deelplannen 4, 6 en 7 van Westpolder en een drietal projecten in Meerpolder leiden de nieuwe normen tot een lichte stijging van het aantal parkeerplaatsen per woning. Daarbij zal in eerste instantie worden gezocht naar optimalisatie van het stedenbouwkundig ontwerp. Mocht er vervolgens nog een tekort resterende, dan zal het college van burgemeester en wethouders formeel besluit nemen waarin de onverkorte

toepassing van de norm wordt afgewogen tegen financiële consequenties die dat heeft door de afname van uitgeefbaar gebied en de gevolgen voor groen en speelvoorzieningen.

Hoofdstuk 2 Autoparkeernormen

2.1 Gebaseerd op CROW kencijfers

Op basis van de CROW-publicatie 317 “Kencijfer parkeren en verkeers-generatie” is voor de gemeente Lansingerland een parkeernormenoverzicht voor uiteenlopende voorzieningen opgesteld, zie bijlage 1.

De CROW-kencijfers die ten grondslag liggen aan de normen van Lansingerland worden landelijk gezien als betrouwbare kencijfers en vormen ook het referentiekader bij juridische vraagstukken in Nederland. Indien de CROW-parkeerkencijfers in de toekomst worden aangepast dan is het raadzaam ook normen van Lansingerland te toetsen en indien nodig bij te stellen op basis van die nieuwe kencijfers.

In de onderstaande paragrafen wordt nader ingegaan op een aantal keuzes, aannames en onderbouwing van de parkeernormen.

2.2 Stedelijkheidsgraad: matig stedelijk

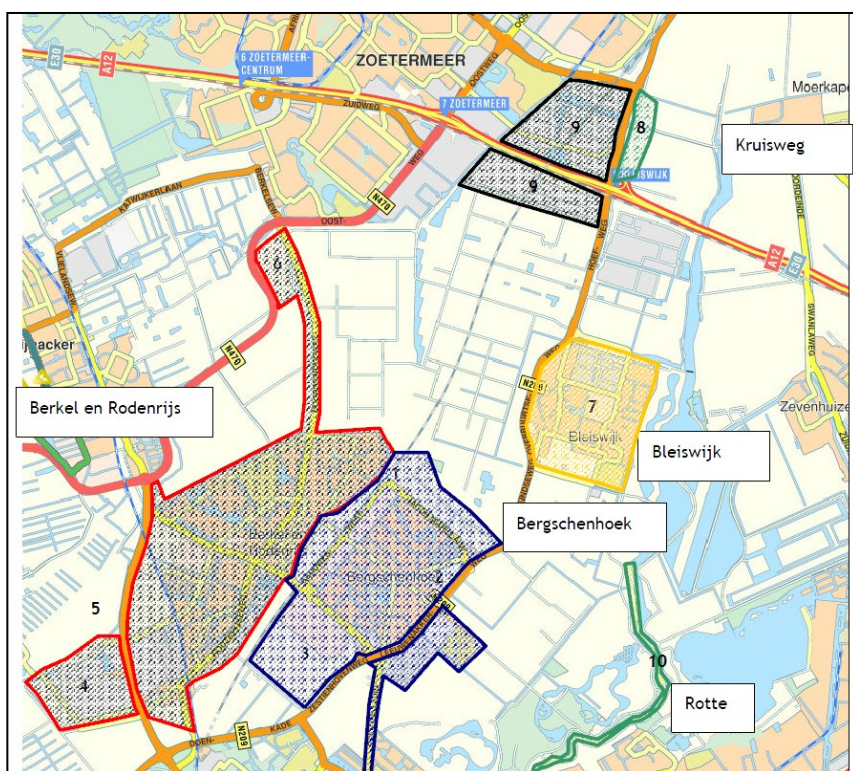
De parkeervraag in sterk verstedelijkte gebieden, met vaak een breed aanbod aan alternatieve vervoerswijzen, is anders dan de parkeervraag in bijvoorbeeld plattelandskernen. Daarom is er in de CROW-parkeerkencijfers onderscheid gemaakt naar de stedelijkheidsgraad van een gemeente of kern. De stedelijkheidsgraad wordt door het CBS bepaald op basis van de ‘omgevings-adressendichtheid’ (aantal adressen per km²) van de gemeente. De gemeente Lansingerland valt met 1.163 adressen per km² (zie CBS-kader onder) in de categorie ‘matig stedelijk’ (1.000 – 1.500 adressen per km²).

Gebieden in Nederland 2012			
Tabeltoelichting Gewijzigd op 09 augustus 2012. Verschijningsfrequentie: tweemaal per jaar.			
Tabel	Onderwerpen	Statistische gegevens	
		Omgevingsadressendichtheid	
	Regio's	Lansingerland	
	Waarde	per km ²	1 163
© Centraal Bureau voor de Statistiek, Den Haag/Heerlen 27-2-2013			

2.3 Gebiedsonderscheid kencijfers

De parkeerbehoefte van een voorziening wordt beïnvloed door de locatie van de voorziening én het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen. Zo blijkt bijvoorbeeld dat voorzieningen in de centra van grote steden zoals Rotterdam een lagere parkeerbehoefte kennen dan voorzieningen aan de rand van de stad. Dit komt vooral door het aanbod en de kwaliteit van de alternatieve vervoerswijzen (met name trein, metro en tram) in het centrum. Daarom is er in de landelijke parkeerkencijfers onderscheid gemaakt tussen ‘centrumgebied’, ‘schil/overloopgebied’, ‘rest bebouwde kom’ en ‘buitengebied’.

In Lansingerland is het OV-aanbod naar de centra van de diverse kernen niet dusdanig dat het autobezit en-gebruik er door wordt beïnvloed. Daarom wordt voor alle kernen uitgegaan van de kencijfers voor de ‘rest bebouwde kom’ en daarnaast zijn de kencijfers voor ‘buitengebied’ relevant. Kencijfers voor ‘centrumgebieden’ en ‘schil-/overloopgebieden’ zijn niet relevant voor de gemeente Lansingerland. Geen van de kernen heeft namelijk een (stads)centrum met een hoger aanbod en hogere kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen dan de rest van de kern.



Komgrenzen in de gemeente Lansingerland (zie ook bijlage 2)

2.4 De parkeernormen voor Lansingerland

Het CROW hanteert bij haar kencijfers een bandbreedte waar de gemeentelijke parkeernorm in dient te vallen: in feite een onder- en bovengrens.

Het autobezit van de gemeente Lansingerland is op basis van CBS-gegevens vergeleken met het autobezit van alle andere ‘matig stedelijke’-gemeenten in Nederland. Daaruit blijkt dat Lansingerland in het midden zit (op basis van de hoogste en laagste waarde) van alle matig stedelijke gemeenten, zie bijlage 1b. Daarom wordt voor Lansingerland uitgegaan van de gemiddelde autoparkeernorm en niet van een bandbreedte met een minimale en een maximale norm. De autoparkeernormen voor Lansingerland zijn vastgelegd in bijlage 1.

Hoofdstuk 3

Aandachtspunten bij bepaling parkeerbalans uiteenlopende locaties

Ter bepaling van het aantal te realiseren parkeerplaatsen moet op basis van de parkeernormen altijd een parkeerbalans worden opgesteld. In dit hoofdstuk enkele aandachtspunten daarbij.

3.1 Aanwezigheidpercentages

Bij het bepalen van het aantal parkeerplaatsen dat gerealiseerd moet worden, is het niet altijd noodzakelijk om de parkeernormen voor 100% mee te tellen. Sommige parkeerplaatsen kunnen namelijk ‘dubbel’ gebruikt worden: ’s-nachts bijvoorbeeld door bewoners en overdag door werkenden of winkelbezoekers. Voor ontwikkelingen moet daarom een ‘parkeerbalans’ opgesteld worden met gebruikmaking van “aanwezigheidspercentages”.

Uiteraard kan de berekening van de “parkeerbalans” ook voor bestaande buurten uitgevoerd worden. Daarmee kan bepaald worden of het aantal beschikbare parkeerplaatsen in theorie (nog) volstaat.

De volgende tabel geeft per voorziening en per dagdeel aan wat het te hanteren aanwezigheidspercentage is.

Tabel 8. Aanwezigheidspercentages

	werkdagochtend	werkdagmiddag	werkdagavond	koopavond	werkdagnacht	zaterdagmiddag	zaterdagavond	zondagmiddag
woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	0%	0%
supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	0%
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
sportfuncties buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
bioscoop/theater/podium/ enzovoort	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
sociaal medisch: arts/maatschap/ therapeut/consultatiebureau	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
verpleeg-/verzorgingstehuis/ aanleunwoning/verzorgingsflat	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
ziekenhuis patiënten inclusief bezoekers	60%	100%	60%	60%	5%	60%	60%	60%
ziekenhuis medewerkers	75%	100%	40%	40%	25%	40%	40%	40%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%

Bron: CROW, publicatie 317: Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie

3.2 Parkeergelegenheid op eigen terrein

Een parkeerplaats op eigen terrein mag nooit voor 100% meegeteld worden bij de bepaling van het uiteindelijke aantal parkeerplaatsen in een gebied.

In het schema staat de te hanteren gebruiksfactor bij de verschillende vormen van parkeren op eigen terrein. Dit staat in de kolom “ berekeningsaantal”.

<i>parkeervoorziening</i>	<i>theoretisch aantal</i>	<i>berekenings-aantal</i>	<i>Dimensies pp op eigen terrein</i>
<i>Geen oprit, wel garage (bij woning)</i>	1,0	0,4	
<i>Geen oprit, wel garagebox (niet bij woning)</i>	1,0	0,5	
<i>Enkele oprit zonder garage</i>	1,0	0,8	Min. 5,0 meter diep
<i>Enkele oprit + garage</i>	2,0	1,0	Min. 5,0 meter diep
<i>Lange oprit zonder garage of carport</i>	2,0	1,0	
<i>Lange oprit + garage</i>	3,0	1,3	
<i>Dubbele oprit zonder garage</i>	2,0	1,7	Min. 4,5 meter breed
<i>Dubbele oprit + garage</i>	3,0	1,8	Min. 4,5 meter breed

(Bron: CROW, publicatie 317: Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie)

3.3 Doelgroepen, loopafstanden en kritische grens per locatie/gebied

Verschillende locaties/gebieden vereisen ook een verschillende benadering. In deze paragraaf staan de te onderscheiden locaties/gebieden weergegeven met daarbij de belangrijkste doelgroep(en), de acceptabele loopafstand tot een parkeerplaats en kritische grens* van de openbare parkeerdruk in het gebied.

- * Ter toelichting: de kritische grens is de hoogste parkeerdruk die in een bepaald gebiedstype acceptabel is. Een parkeerdruk boven deze waarde wordt als probleem beschouwd omdat de bereikbaarheid, leefbaarheid en doorstroming dan kunnen verslechteren als gevolg van zoekverkeer, plotselinge manoeuvres en foutparkeren. De acceptabele waarde van de kritische grens ligt afhankelijk van het gebiedstype tussen de 80% en 90%.

— **Woongebieden**

Bestaande woonbuurten

- Primaat ligt bij het parkeren voor bewoners en bezoekers.
- Acceptabel loopafstand tot parkeerplaats voor bewoners: 100m. Dit is conform de landelijke CROW-richtlijn.
- Acceptabel loopafstand tot parkeerplaats voor bezoekers: 100m (conform CROW).
- Kritische grens openbare parkeerdruk tijdens zo-ma-di-wo of do-nacht: 90%.

Nieuwe woonbuurten:

- Primaat doelgroep, de acceptabele loopafstanden en de kritische grens: idem als bij 'bestaande woonbuurten'.

— **Werkgebieden**

Bestaande werkgebieden

- Primaat ligt bij het parkeren voor werknemers.
- Acceptabel loopafstand tot parkeerplaats: 500m (landelijke CROW-richtlijn: 200 – 800m).
- Kritische grens openbare parkeerdruk onder werktijd op dinsdag of donderdag: 90%.

Toekomstige werk-/bedrijventerreinen:

- Primaat doelgroep, de acceptabele loopafstanden en de kritische grens: idem als bij 'bestaande werkgebieden'.

— **Centra**

- Primaat ligt bij het parkeren voor bezoekers en bewoners.
- Acceptabel loopafstand tot parkeerplaats voor bewoners: 100m buiten de parkeerreguleringstijden. Dit is conform de landelijke CROW-richtlijn. En 200m tijdens de parkeerreguleringstijden. Dit is gebaseerd op het eerdere parkeerbeleid van Berkel en Rodenrijs
- Acceptabel loopafstand tot parkeerplaats voor bezoekers: 400m. (landelijke CROW-richtlijn 'winkelen': 200 – 600m).
- Acceptabel loopafstand tot parkeerplaats voor werknemers: 500m (landelijke CROW-richtlijn: 200 – 800m).
- Kritische grens openbare parkeerdruk op koopavond of zaterdag: 85%**.

** In gebieden met meer kortparkeerders vinden meer parkeerwisselingen plaats en ligt de kritische grens lager dan in gebieden waar vooral langparkeerders staan.

— **Haltes Openbaar vervoer**

- Primaat ligt bij het parkeren voor OV-reizigers.
- Acceptabel loopafstand tot parkeerplaats: 200m (conform CROW/KpVV-brochure Overstappunten).
- Kritische grens openbare parkeerdruk onder werktijd op dinsdag of donderdag: 90%.

— **Recreatie**

- Primaat ligt bij het parkeren voor recreanten.
- Acceptabel loopafstand tot parkeerplaats: 100m (conform CROW).
- Kritische grens openbare parkeerdruk op recreatief tijdstip: 85% (CROW-richtlijn ontbreekt)

3.4 Normering halen en brengen bij scholen

De bepaling van het aantal parkeerplaatsen voor personeel van de scholen staat in het parkeernormenschema in bijlage 1. Het aantal parkeerplaatsen dat nodig is voor het halen en brengen van kinderen staat niet in het normenschema en wordt bepaald volgens de rekenmodule 'Parkeren en verkeer' op www.crow.nl.

Per schoollocatie moet vervolgens op locatie onderzocht worden of de benodigde parkeerruimte voor het halen en brengen van kinderen in bestaande openbare ruimte (bijvoorbeeld door dubbelgebruik parkeervoorzieningen) kan worden opgelost of dat er nieuwe parkeervoorzieningen gewenst zijn.

Hoofdstuk 4

Fietsparkeernormen

In bijlage 2 staan de fietsparkeernormen voor de gemeente Lansingerland weergegeven. Deze normen zijn gebaseerd op CROW-publicatie 317.

Ook bij fietsparkeernormen geldt dat de fietsparkeernormen voor Lansingerland – omdat het CROW verschillende gebiedstypen hanteert – gebaseerd zijn op de stedelijkheidsgraad ‘matig stedelijk’.

Naast het kencijfer staat er per voorziening een bandbreedte met een minimale en maximale fietsparkeernorm beschreven. Op basis van recente telgegevens en gegevens over de modal-split kan voor specifieke locaties afgeweken worden van het vermelde kencijfer en gekozen worden voor een cijfer binnen de aangegeven bandbreedte.

Bijlage 1 **Parkeernormen gemeente Lansingerland**

Achter deze pagina is het parkeernormenoverzicht opgenomen.

Toelichting op de onderscheiden woningtypen

In het normenoverzicht staan woningtypen zoals: 'koop vrijstaand', 'koop twee-onder-één-kap', 'huurhuis sociale huur', etc. Bij vijf typen is conform de CROW-methodiek een nadere differentiatie in de norm opgenomen. Deze is gebaseerd op de woningprijs, zie kader onder. Daarbij wordt onderscheid gemaakt naar prijsklassen: 'goedkoop', 'middelduur' en 'duur'.

- Koop etage, duur
- Koop etage, midden
- Koop etage, goedkoop
- Huur etage, duur
- Huur etage, midden/goedkoop

De volgende prijsklassen worden onderscheiden:

prijsklasse voor woningen in € (prijspeiljaar 2012) *		
	<i>koopwoning:</i>	<i>huurwoning:</i>
<i>woning goedkoop</i>	< 175.000,-	< 554,-
<i>woning midden</i>	175.000,- <=> 350.000,-	554,- <=> 654,-
<i>woning duur</i>	> 350.000,-	> 653,-**

Bron: CROW, publicatie 182: Parkeerkencijfers – Basis voor parkeernormering, telefonisch en bewerking op basis van gegevens van de gemeente Lansingerland. In de nieuwe CROW-publicatie 317 (Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie) stonden geen prijsklassen weergegeven.

* Bovenstaande cijfers zijn gebaseerd op prijspeil 2012. Bij het gebruiken van deze cijfers moet wel in acht genomen worden dat ze regelmatig geïndexeerd en geactualiseerd moeten worden.

** Huursubsidiegrens (wordt ieder jaar op 1 juli geactualiseerd)

Voorziening	Per	Bebouwde kom Lansingerland	Rest Lansingerland	Aandeel bezoek
koop, vrijstaand	woning	2,2	2,4	0,3
koop, twee-onder-één-kap	woning	2,1	2,2	0,3
koop, tussen/hoek	woning	1,9	2,0	0,3
koop, etage duur	woning	2,0	2,1	0,3
koop, etage midden	woning	1,8	1,9	0,3
koop, etage goedkoop	woning	1,6	1,6	0,3
huur, vrije sector	woning	1,9	2,0	0,3
huur, sociale huur	woning	1,6	1,6	0,3
huur, etage duur	woning	1,8	1,9	0,3
huur, etage midden/goedkoop	woning	1,4	1,4	0,3
aanleunwoning en seviceflat	woning	1,1	1,2	0,3
kantoor, zonder baliefunctie	100 m2 bvo	2,1	2,6	5%
kantoor, met baliefunctie	100 m2 bvo	2,9	3,6	20%
bedrijf arbeidsintensief/ bezoekersextensief	100 m2 bvo	2,4	2,4	5%
bedrijf arbeidsextensief/ bezoekersextensief	100 m2 bvo	1,1	1,1	5%
bedrijfsverzamelgebouw	100 m2 bvo	1,9	2,0	-
buurtsupermarkt	100 m2 bvo	3,5	-	89%
discountsupermarkt	100 m2 bvo	6,5	-	96%
fullservice supermarkt (prijs: laag + middellaag)	100 m2 bvo	5,4	-	93%
fullservice supermarkt (prijs: middelhoog + hoog)	100 m2 bvo	4,9	-	93%
groothandel in levensmiddelen	100 m2 bvo	6,4	-	80%
hoofdwinkelcentrum 30.000-50.000 inwoners	100 m2 bvo	3,6	-	88%
buurt- en dorpscentrum	100 m2 bvo	3,7	-	72%
weekmarkt	per m1 kraam	0,2	-	85%
kringloopwinkel	100 m2 bvo	1,9	2,3	89%
bouwmarkt	100 m2 bvo	2,4	2,5	87%
tuincentrum	100 m2 bvo	2,6	2,9	89%
dansstudio	100 m2 bvo	5,5	7,4	93%
fitnessstudio/sportschool	100 m2 bvo	4,8	6,5	87%
fitnesscentrum	100 m2 bvo	6,3	7,4	90%
sporthal	100 m2 bvo	2,9	3,5	96%
café/bar/cafetaria	100 m2 bvo	6,0	-	90%
ff- restaurant	100 m2 bvo	13,0	-	80%
evenementenhal	100 m2 bvo	8,5	-	99%
huisartsenpraktijk	behandelkamer	3,0	3,3	57%
gezondheidscentrum	behandelkamer	2,2	2,5	55%

begraafplaats		31,6	31,6	97%
verpleeg- en verzorgingstehuis	wooneenheid	0,6	-	60%
kinderdagverblijf	100 m2 bvo	1,4	1,5	0%
basisonderwijs	leslokaal	0,8	0,8	-
middelbare school	100 leerlingen	4,9	4,9	11%
ROC	100 leerlingen	5,8	5,9	7%

Bijlage 2: fietsparkeernormen

Voorziening	Per	Rest bebouwde kom		Buitengebied	
		kencijfer	min-max	kencijfer	min-max
Kantoor (personeel)	100 m2 bvo	1,2	0,7-2,0	0,9	0,4-1,2
Kantoor met balie (bezoekers)	balie	5	3-7		
Basisschool < 250 leerlingen	10 leerlingen	4,3	3-5		
Basisschool 250 tot 500 leerlingen	10 leerlingen	5	3,5-5,8		
Basisschool > 500 leerlingen	10 leerlingen	6,2	4,3-7,2		
Basisschool medewerkers	10 leerlingen	0,4	0,2-0,7		
Middelbare school leerlingen	100 m2 bvo	14	10-16		
Middelbare school medewerkers	100 m2 bvo	0,4	0,2-0,7		
ROC leerlingen	100 m2 bvo	12	8-14		
ROC medewerkers	100 m2 bvo	0,9	0,6-1		
Winkelcentrum	100 m2 bvo	2,7	1,5-4		
Supermarkt	100 m2 bvo	2,9	1,6-4,3		
Bouwmarkt	100 m2 bvo	0,25	0,1-0,4		
Tuincentrum	100 m2 bvo (totaal)	0,4	0,2-0,6	0,1	0,1-0,1
Fastfoodrestaurant	locatie	10	5-15	5,0	3-7
restaurant eenvoudig	100 m2 bvo	18	10-28	15,0	8-23
restaurant luxe	100 m2 bvo	4	2-7		
Apotheek bezoekers	locatie	7	4-10		
Apotheek medewerkers	locatie	4	2-7		
Begraafplaats /crematorium		5	3-8		
Gezondheidscentrum bezoekers	100 m2	1,3	1-2		
Gezondheidscentrum medewerkers	100 m2	0,4	0,3-0,7		
Kerk/ Moskee	100 zitplaatsen	40	22-62		
Ziekenhuis bezoekers	100 m2 bvo	0,5	0,3-0,7		
Ziekenhuis medewerkers	100 m2 bvo	0,2	0,1-0,4		
Bibliotheek	100 m2 bvo	3	2-5		
Fitness	100 m2 bvo	2	1,1-3,1		
Sporthal	100 m2 bvo	2,5	1,4-3,9		
Sportveld	ha netto terrein	61	33-95		
Sportzaal	100 m2 bvo	4	2,2-6,2		
Theater	100 zitplaatsen	18	10-28		
Zwembad openlucht	100 m2 bassin	28	15-43		
Zwembad overdekt	100 m2 bassin	20	11-32		
Busstation	halterende buslijn	42	23-61		

Carpoolplaats	autoparkeerplaats	0,8	0,5-1,3		
Rij - en vrijstaande woning	kamer	1			
Appartement met fietsenberging	kamer	0,75			
Appartement zonder fietsenberging	kamer	0,25			

**oppervlak fietsenschuur bij
woningen voor het stallen van
fietsen (exclusief bergruimte)**

Aantal fietsen	opp. in m2	opm.
2	4,1	haaks
3	5,8	haaks
4	7,3	45°
5	8,4	45°
6	9,5	45°
7	10,6	45°
8	11,8	45°