

Gemeente Heerenveen

# Uitwerking Heerenveense parkeernormen

Uitwerking Parkeervisie

## Inhoudsopgave

Inhoudsopgave .....	2
1. Inleiding .....	3
1.1 Algemeen.....	3
1.2 Ontbreken voorgeschreven normeringen voor parkeerplaatsen .....	3
1.3 Eenduidige parkeernormen.....	3
1.4 Doelstelling.....	4
2. Gebieds- en functionele indeling.....	5
2.1 Gebiedsindeling.....	5
2.2 Functionele indeling .....	5
3. Processchema parkeernormering .....	6
3.1 Bereken Parkeerbehoefte .....	6
3.2 Parkeren op eigen terrein .....	7
3.3 Parkeren in openbare ruimte .....	8
3.4 Drempelwaarde.....	8
3.5 Afkoopregeling .....	9
Bijlage 1: Gebiedsindeling .....	10
Bijlage 2: Parkeernormen.....	11
Bijlage 3: Berekening halen en brengen bij scholen .....	12
Bijlage 4: Aanwezigheidspercentages .....	13

## 1. Inleiding

### 1.1 Algemeen

Verkeer vormt een belangrijk onderdeel van onze samenleving. Zonder auto's, fietsen, bussen en voetgangers zou de gemeente Heerenveen niet functioneren en staat de samenleving letterlijk en figuurlijk stil. Voor verkeer zijn wegen, fietspaden, trottoirs en parkeerplaatsen nodig. Over parkeren van auto's vindt vaak discussie plaats. Immers binnen de beschikbare ruimte moeten de belangen van wonen, werken, winkelen, recreëren, verkeer en parkeren op een goede manier moeten worden afgewogen. Daarbij moeten altijd keuzes worden gemaakt. De ruimte die aan parkeren wordt toegekend is gebaseerd op parkeernormen.

#### **Parkeernorm en parkeerbehoefte**

Een (bouw)plan moet getoetst worden aan een parkeernorm wanneer er sprake is van nieuwbouw, van verbouw van een bestaand object of van een functieverandering.

#### **Parkeernorm**

Een parkeernorm is een getal waarmee de parkeerbehoefte wordt berekend. Ofwel: met een parkeernorm wordt een objectieve berekening gemaakt van het aantal parkeerplaatsen bij een bepaalde functie van een gebouwde voorziening (woning, winkel, bedrijf, kantoor, etc).

#### **Parkeerbehoefte**

De parkeerbehoefte wordt bepaald door de parkeernorm te combineren met het aantal te realiseren woningen, winkeloppervlakte, etc. in het betreffende plan. Uit deze berekening volgt dan het aantal parkeerplaatsen dat het betreffende bouwplan nodig heeft.

Bij functieverandering, verbouw of uitbreiding wordt de kans steeds groter dat er door omwonenden bezwaar wordt gemaakt tegen de bouwplannen omdat er meer auto's komen die ergens moeten parkeren in de bestaande ruimte. Een gevolg van al deze ontwikkelingen is dat het parkeren een steeds prominentere rol speelt bij de beoordeling van bouwprojecten.

### 1.2 Ontbreken voorgeschreven normeringen voor parkeerplaatsen

Er bestaat geen landelijk voorgeschreven normering voor parkeerplaatsen. Wel zijn er richtlijnen voor het toepassen van parkeernormen. Deze richtlijnen zijn ontwikkeld door het kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte: het CROW. In de CROW publicatie 182: 'Parkeerkencijfers-Basis voor parkeernormeringen' september 2008, zijn parkeernormen weergegeven.

De normen die in deze nota worden gehanteerd zijn in eerste instantie gebaseerd op deze parkeerkencijfers uit de CROW publicatie 182 waarna ze zijn toegespitst op de specifieke situatie van de gemeente Heerenveen.

### 1.3 Eenduidige parkeernormen

Omdat er geen wettelijk door de Rijksoverheid vastgestelde en voorgeschreven parkeernormen bestaan heeft de gemeente Heerenveen besloten om de parkeernormen die gehanteerd worden op een rijtje te zetten. Dit is onder andere voor burgers en ontwikkelaars van belang omdat op deze wijze inzichtelijk wordt gemaakt welke normen voor welke functie(s) gehanteerd worden.

De CROW publicatie 182 is voorzien in bandbreedtes (minimum en maximum normen) waardoor bij de beoordeling van bouwplannen niet altijd dezelfde normen worden gehanteerd wanneer het een vergelijkbaar project betreft. Bij de Heerenveense parkeernormen zijn geen bandbreedtes aangegeven. Dit voorkomt namelijk discussie bij

individuele beoordelingen en doet recht aan het rechtszekerheid en rechtsgelijkheidsbeginsel; dit maakt het besluit juridisch beter houdbaar.

Op grond van artikel 2.5.30 van de Bouwverordening dient per bouwvergunning voldaan te worden aan een bepaalde parkeernorm ofwel parkeereis. Het college van Burgemeester en Wethouders zijn bevoegd lokaal beleid te voeren ten aanzien van parkeernormen.

Daarnaast kan het college van Burgemeester & Wethouders op grond van artikel 2.5.30 lid 4 van de Bouwverordening ontheffing verlenen van deze parkeernorm c.q. parkeereis. Het college is tevens bevoegd om hiertoe nadere regels te stellen.

In voorliggende beleidsnota is het lokale beleid ten aanzien van de parkeernormen en de nadere regels voor het verlenen van een ontheffing van de parkeereis opgenomen. Deze beleidsnota is op grond van artikel 8:2 Awb een algemeen verbindend voorschrift waartegen geen bezwaar of beroep kan worden ingesteld.

## 1.4 Doelstelling

Deze nota heeft als doel om de toepassing van de parkeernormen inzichtelijker te maken, zodat het voor burgers, bedrijven en ontwikkelaars duidelijk is welke normen gehanteerd worden bij de betreffende bouwaanvraag. Een tweede doel van deze nota is om in de toekomst bij nieuwe ruimtelijke plannen en projecten in een parkeerbehoefte te voorzien en waar mogelijk de bereikbaarheid en leefbaarheid te waarborgen.

### Uitgangspunten

- De parkeernormen moeten een positieve invloed hebben op de bereikbaarheid en economische ontwikkeling van de kernen.
- Elke initiatiefnemer van bouwplannen is verantwoordelijk voor het realiseren van zijn eigen parkeeroplossing.
- Een nieuw bouwinitiatief mag geen parkeerproblemen in de omgeving veroorzaken.
- Vanwege de kwaliteit van de openbare ruimte moet ernaar gestreefd worden zo weinig mogelijk parkeerplaatsen in de openbare ruimte aan te leggen waarbij de mogelijkheden voor uitwisseling en dubbelgebruik niet uit het oog verloren mogen worden.

### Aandachtspunten

- De nota is bedoeld als normenkader van de gemeente Heerenveen. De nota moet worden gebruikt als kader richting externe partijen (projectontwikkelaars, adviesbureaus, woningbouwverenigingen, makelaars, enzovoort).
- De nota is van toepassing op toekomstige ruimtelijke plannen in de gemeente Heerenveen: **nieuwbouw, verbouw, uitbreiding of wijziging van functie.**
- De nota kent een algemene strekking. Dit betekent dat de nota niet in alle gevallen direct toepasbaar is omdat in specifieke gevallen maatwerk noodzakelijk en wenselijk is. In deze gevallen zal in de geest van de nota gehandeld worden.

## 2. Gebieds- en functionele indeling

### 2.1 Gebiedsindeling

#### CROW-principe

De basis voor de nota is gevonden in de door het CROW (kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur) in maart 2004 uitgegeven publicatie over parkeerkencijfers. Uit de studie die in het kader van deze publicatie is uitgevoerd is geconcludeerd dat de vraag naar parkeerplaatsen wordt bepaald door:

- de locatie;
- het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerwijzen.

Dit blijkt onder andere uit het feit dat functies in centra een lagere parkeervraag hebben dan functies van dezelfde aard elders in de bebouwde kom. Er bestaat dus een verband tussen de aanwezigheid van alternatieve vervoerwijzen en de vraag naar parkeerplaatsen. Naarmate de locatie verder van het centrum is gelegen neemt het aanbod en kwaliteit van alternatieven voor de auto (openbaar vervoer, fiets, lopen) af, en neemt de behoefte aan parkeerplaatsen toe. Deze bevinding is aanleiding geweest om voor de parkeerkencijfers onderscheid te maken naar:

- centrum;
- schil/overloopgebied;
- rest bebouwde kom.

#### *Gemeente Heerenveen*

De door het CROW gehanteerde gebiedsindeling sluit voor een deel aan bij de situatie in onze gemeente. Voor de normering wordt voor de gemeente Heerenveen uitgegaan van de volgende indeling (zie ook bijlage 1):

#### Gebieden

1. Centrum Heerenveen
2. Schil/overloopgebied Heerenveen
3. Overig bebouwde kom Heerenveen
4. Overige kernen en buitengebied

Per gebied zijn parkeernormen opgesteld. Zoals omschreven in paragraaf 1.3 zijn de parkeernormen in eerste instantie gebaseerd op de parkeerkencijfers uit de eerder genoemde CROW publicatie 'Parkeerkencijfers', waarna ze zijn toegespitst op de specifieke situatie in de gemeente Heerenveen. Deze parkeernormen zijn per gebied in tabelvorm opgenomen in bijlage 1. In hoofdstuk 3 volgt tevens een toelichting op deze normen.

### 2.2 Functionele indeling

Voor elke functie geldt een eigen set van parkeernormen. Onderscheid wordt gemaakt naar functies die gegroepeerd kunnen worden naar een zestal hoofdfuncties:

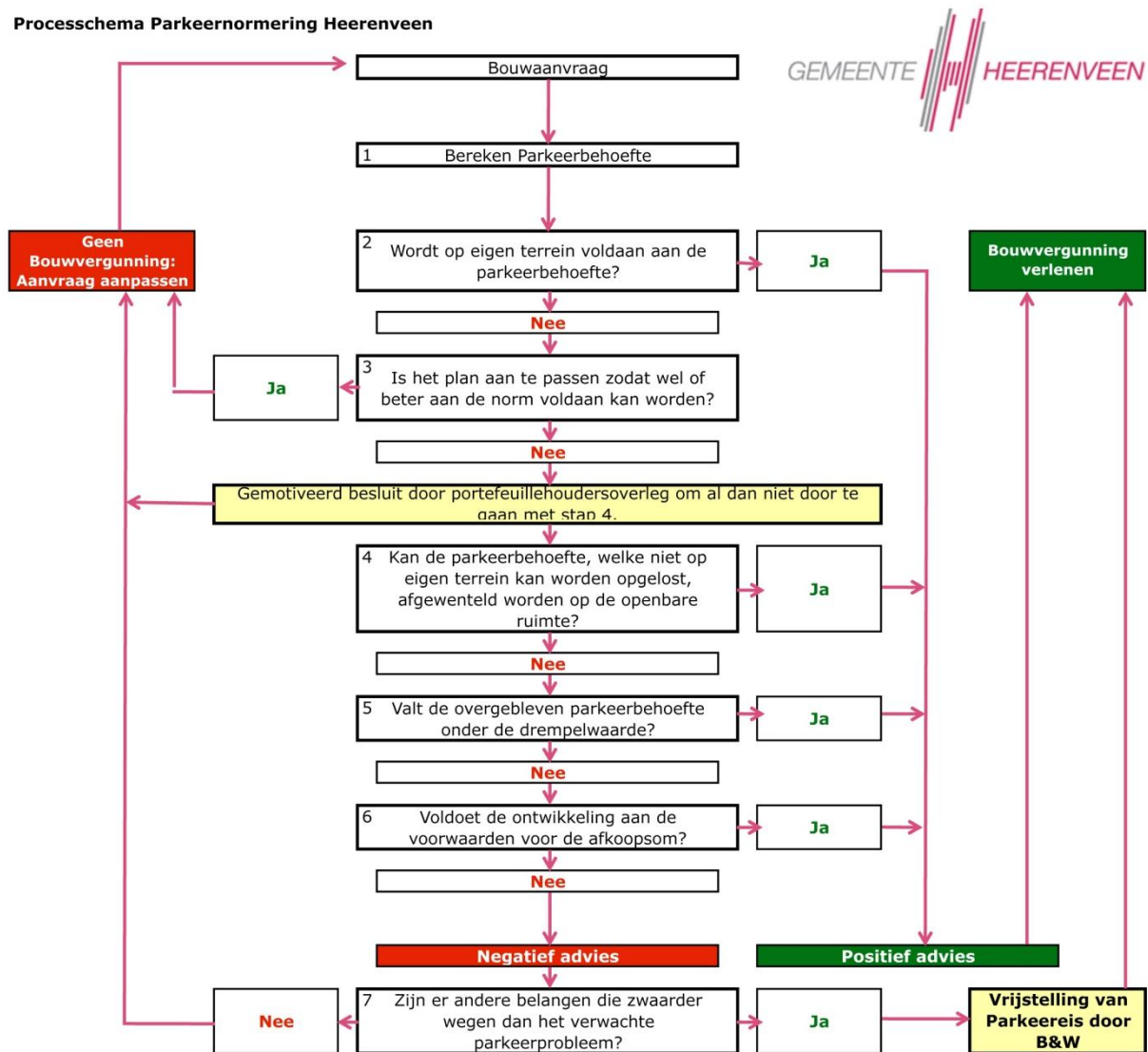
1. wonen;
2. werken;
3. winkels;
4. onderwijs;
5. vrijetijdsbesteding;
6. overig.

In bijlage 2 zijn voor de twee gebieden per functie de meest voorkomende parkeernormen opgenomen. Indien er sprake is van andere functies of onduidelijkheden bij de praktische invulling van deze nota, wordt de CROW publicatie 182; 'Parkeerkencijfers - Basis voor parkeernormering' van september 2008 als richtlijn gehanteerd.

### 3. Processchema parkeernormering

Bij een bouwaanvraag van een nieuwbouw, verbouw of uitbreiding van een pand en/of bij wijziging van functie zal het volgende processchema gevolgd worden. Alle genummerde onderdelen zullen in dit hoofdstuk behandeld worden. Het schema laat duidelijk zien bij een nee pas naar de volgende vraag gekeken wordt.

Processchema Parkeernormering Heerenveen



#### 3.1 Bereken Parkeerbehoefte

De parkeerbehoefte wordt berekend met behulp van de parkeernormen zoals die in bijlage 2 zijn opgenomen. De parkeernormen in de gemeente Heerenveen zijn in eerste instantie gebaseerd op de parkeerkencijfers uit de eerder genoemde CROW publicatie 'Parkeerkencijfers', waarna ze zijn toegespitst op de specifieke situatie in Heerenveen. Er zijn een aantal opmerkingen bij de parkeernormen, die in deze paragraaf nader worden toegelicht.

##### Woningen

De parkeernormen voor woningen zijn ingedeeld naar grootte van de woning en prijsklasse. De parkeernormen zijn inclusief de parkeerruimte voor bezoekers. Uit onderzoek blijkt dat de maximale parkeerbehoefte voor bezoekers uit 0,3 parkeerplaats per woning bestaat. Bij projecten met meerdere woningen moet daarom minimaal 0,3 parkeerplaats per woning in de openbare ruimte worden gerealiseerd. Omdat het

uitgangspunt is dat het bezoek in de openbare ruimte parkeert. Appartementen hebben een gelijke norm als woningen. Ook hierbij is de parkeernorm afhankelijk van de locatie, het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerwijzen en van de omvang van het appartement.

#### Scholen/kinderdagverblijven

Bij scholen en kinderdagverblijven is gedurende de dag een min of meer vast aantal parkeerders aanwezig, het personeel. De haal- en brengmomenten brengen een extra, kortdurende piek met zich mee. Het CROW heeft een rekenmethode ontwikkeld om het noodzakelijke aantal parkeerplaatsen bij scholen en kinderdagverblijven te berekenen. Deze berekening is opgenomen in bijlage 3. Deze methode staat eveneens beschreven in CROW-publicatie 182.

#### Meerdere voorzieningen

Uitgangspunt bij de toepassing van de parkeernormen is een gebiedsgerichte aanpak. Een gebiedsgerichte aanpak kan leiden tot een efficiëntere benutting van parkeercapaciteit. Een parkeerplaats voor een winkelvoorziening kan bijvoorbeeld in de avonduren worden benut door bewoners of bezoekers van horeca. Bij een gebiedsgerichte aanpak moet rekening worden gehouden met bestaande aanwezige parkeercapaciteit en/of parkeerdruk. De wijze waarop wordt omgegaan met parkeervoorziening op eigen terrein (woningbouw) en de aanwezigheidspercentages (mogelijkheden dubbelgebruik) zijn dan van belang. Parkeerplaatsen zijn dikwijls uitwisselbaar, waardoor het niet noodzakelijk is de som van het aantal parkeerplaatsen van de functies in een gebied aan te leggen, maar slechts een deel ervan. Onder uitwisselbaarheid wordt hier verstaan dat meerdere functies op verschillende momenten gebruik kunnen maken van dezelfde parkeerplaatsen. De mogelijkheden voor uitwisselbaarheid in een gebied hangen af van de locatiekeuze van de parkeerplaatsen en de mate waarin de maximale parkeerbehoefte van verschillende functies in de tijd samenvallen. Bij meervoudig gebruik van parkeerplaatsen kan door de gemeente vrijstelling van een deel van de parkeereis worden verleend.

In bijlage 4 is de procentuele parkeerbehoefte per dag of dagdeel weergegeven. In de CROW publicatie 182; 'Parkeerkencijfers - Basis voor parkeernormering' van september 2008 is een rekenvoorbeeld uitgewerkt.

Afronding van de parkeernormen binnen de op te stellen parkeerbilans vindt als volgt plaats: kleiner dan 0,5 = 0 en groter of gelijk aan 0,5 = 1. De afronding vindt plaats in de allerlaatste fase bij de bepaling van het totaal noodzakelijke aantal parkeerplaatsen. Met uitzondering van woningen is het noodzakelijk dat parkeerders onafhankelijk van elkaar kunnen wegrijden.

#### Hoe om te gaan met parkeren bij reconstructies binnen een gebied?

Indien er op een locatie woningen of bedrijven gesloopt worden en op dezelfde locatie nieuwbouw wordt gepleegd hetzij functies veranderen, dan zal er voor het bepalen van het benodigde aantal parkeerplaatsen als volgt te werk worden gegaan. Eerst bepalen wat het pand voor parkeerbehoefte heeft in de huidige situatie op eigen terrein en in het openbare gebied in de directe omgeving van dat pand. Vervolgens wordt dan bepaald wat er voor de nieuwbouw aan parkeren nog nodig is aan de hand van de in de bijlage opgenomen parkeernormen. Vervolgens wordt dan bepaald wat er nog extra aan parkeren moet worden gerealiseerd op eigen terrein en/of in het openbare gebied.

### **3.2 Parkeren op eigen terrein**

In deze stap wordt gekeken of er voldaan wordt aan de parkeerbehoefte en of dat op eigen terrein gerealiseerd wordt, op een juiste manier. De parkeerplaatsen moeten wel makkelijk toegankelijk zijn en van de minimale maten worden voorzien (2,3 bij 5 meter



bij haaksparkeren en 2,5 bij 6 meter bij langsparkeren). Wordt er aan deze eis voldaan dan volgt voor het onderdeel parkeren een positief advies. Indien onvoldoende parkeerplaatsen in het plan zijn opgenomen, dient in eerste instantie te worden bekeken of in het plan realisatie van meer parkeerplaatsen mogelijk is. Bij het beoordelen van de vraag of aanpassing van het plan middels realisatie door meer parkeerplaatsen of minder bouwvolume mogelijk is, is de inschatting van de financiële consequenties daarvan in veel gevallen het grote knelpunt. Indien hier twijfel over bestaat, dient de initiatiefnemer aan te tonen dat het realiseren van de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein onevenredige kosten met zich meebrengt.

#### *Meer parkeerplaatsen dan parkeernorm (overschot)*

Indien de initiatiefnemer bij een project van grotere omvang (meerdere woningen) meer parkeerplaatsen wenst aan te leggen dan de parkeernorm aangeeft, is het noodzakelijk om te onderzoeken of dit op de omliggende infrastructuur geen problemen oplevert. Meer parkeerplaatsen betekent verkeerskundig gezien een hogere intensiteit en een hogere (subjectieve) verkeersonveiligheid. Hierbij moet door een deskundige een verkeerskundige afweging gemaakt worden tussen zoekverkeer op vooral de parkeervoorziening zelf en een hogere intensiteit vooral op de toe- en afleidende wegen. De aanleg van meer parkeerplaatsen heeft daarnaast ook financiële consequenties, maatschappelijke en ruimtelijke consequenties (een parkeerplaats neemt ongeveer 13 m<sup>2</sup> in beslag), beide zijn echter voor de initiatiefnemer.

### 3.3 Parkeren in openbare ruimte

Voordat gekeken wordt of er in de openbare ruimte mogelijkheden zijn om de parkeervraag van een ontwikkeling op te vangen, moet aan een aantal voorwaarden voldaan zijn.

Ad a: Het is de verantwoordelijkheid van de aanvrager om aan te tonen dat de parkeereis niet redelijkerwijs op eigen terrein kan worden opgelost.

Ad b: In de beoordeling van de parkeersituatie stelt de gemeente vast of het bouwplan op de betreffende locatie inderdaad niet de parkeereis op eigen terrein kunnen oplossen. Bovendien besluit de gemeente middels het portefeuillehouderoverleg of de aanvraag moet worden afgewezen of verder gezocht kan worden naar de overige oplossingen uit het processchema parkeernormering (stap 4 en verder). Dit besluit zal van onderbouwing voorzien zijn.

Ad c: de mogelijkheid bestaat dat een bouwplan niet kan voldoen aan de parkeereis op eigen terrein maar dat in de directe omgeving voldoende openbare parkeerruimte aanwezig is. In dat geval hoeft het bouwplan niet afgewezen te worden. Aan deze eis wordt voldaan wanneer in de directe omgeving voldoende ongebruikte parkeerplaatsen aanwezig zijn tijdens de gebruikstijden van het bouwplan. Wanneer in de directe omgeving de parkeerdruk tijdens de gebruikstijden van het bouwplan niet boven de 85% uitkomt, wordt aan deze voorwaarde voldaan. Bij een parkeerdruk hoger dan 85% begint de parkeersituatie problematisch te worden en wordt niet aan deze voorwaarde voldaan. Indien nodig wordt op het drukste moment een parkeerdrukmeting uitgevoerd waarmee bepaald wordt of er voldoende plaats aanwezig is.

### 3.4 Drempelwaarde

Wanneer een plan bijna geheel aan de parkeervraag kan voldoen, wil de gemeente het bouwplan niet frustreren op basis van een klein aantal parkeerplaatsen. Om die reden is een drempelwaarde van 5% van de parkeereis met een minimum van 2 parkeerplaatsen afgesproken. Gezien de hoge parkeerdruk in het centrum van Heerenveen is deze drempelwaarde alleen geldig voor het schilgebied en het overige gebied en niet in het centrumgebied van Heerenveen.

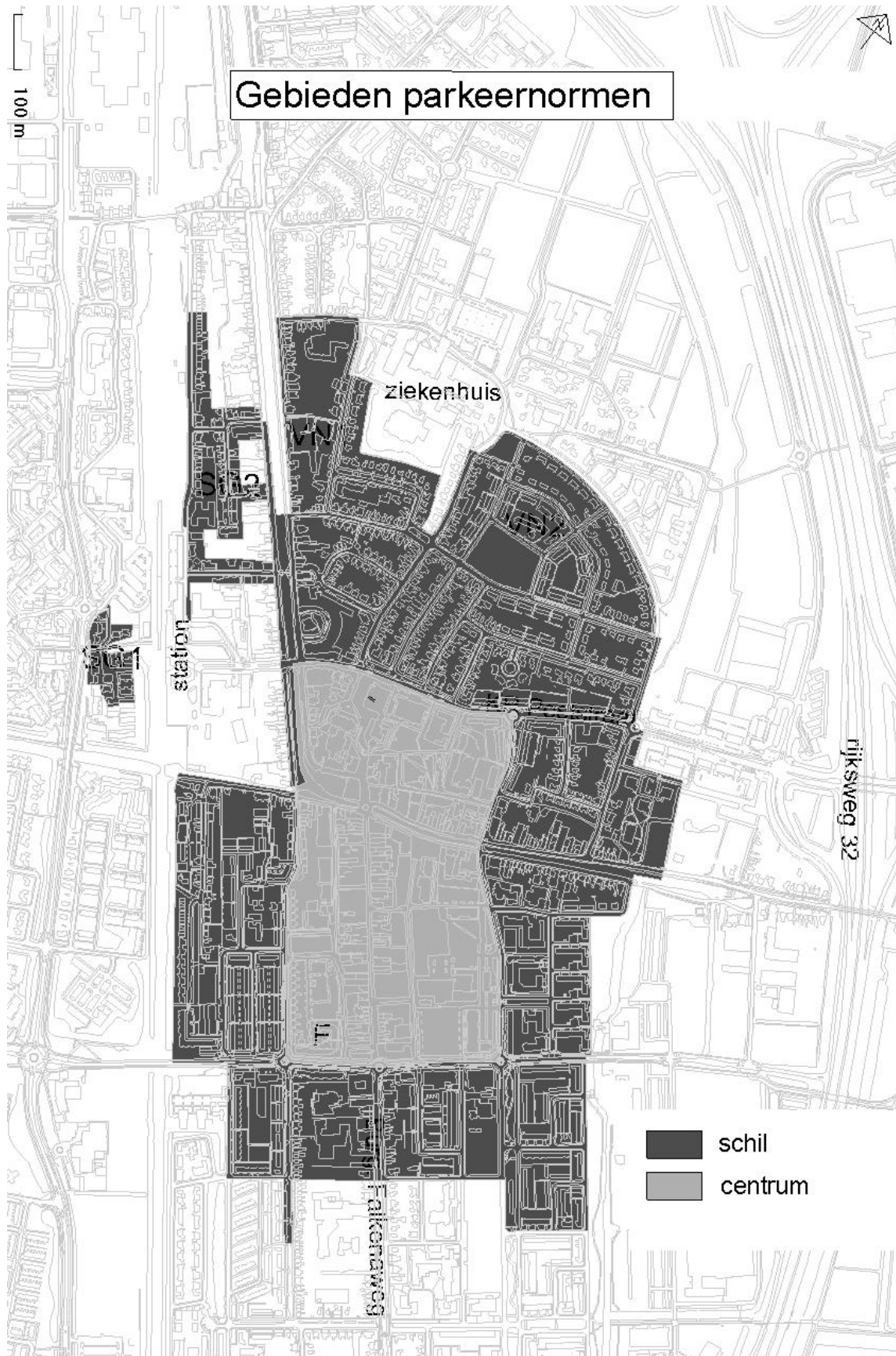


### 3.5 Afkoopregeling

Wanneer niet op eigen terrein en/of de openbare ruimte de parkeereis gerealiseerd kan worden is het, onder voorwaarden, mogelijk de parkeereis af te kopen. Met het geld dat de gemeente ontvangt, zorgt de gemeente voor alternatieve parkeerruimte binnen 10 jaar na ontvangst van de afkoopsom. De afkoopsom heeft een relatie met de maatregelen die de gemeente zal treffen. In het centrum van Heerenveen zal de gemeente de parkeerbalans op orde houden door het realiseren van openbare parkeerruimte. De afkoopsom is alleen van toepassing op het centrumgebied. In de gebieden buiten het centrum kan dus niet worden afgekocht. Daar heeft de gemeente veelal geen mogelijkheden parkeerruimte te realiseren en zou een afkoopsom geen bijdrage leveren aan het oplossen van de parkeerproblemen die door de ontwikkeling zouden worden veroorzaakt.

Een en ander wordt verder uitgewerkt in het stuk Afkoopregeling.

## Bijlage 1: Gebiedsindeling



## **Bijlage 2: Parkeernormen**

## Parkeernormen Heerenveen Overig

		norm	parkeerplaats per
<b>1. Wonen</b>			
woningen	duur	1,70	woning
	midden	1,60	woning
	goedkoop	1,30	woning
	service/aanleun	0,30	woning
	kamer	0,20	kamer
<b>2. Werken</b>			
werk	dienstverlening	2,50	100 m2 bvo
	kantoren	1,20	100 m2 bvo
	arb ex / bez ex	0,70	100 m2 bvo
	arb int / bez ex	2,00	100 m2 bvo
	bedrijfsverzamel	0,80	100 m2 bvo
<b>3. Winkels</b>			
winkels	stadsdeelcentrum	3,00	100 m2 bvo
	wijk- buurt- dorps-	2,50	100 m2 bvo
	showroom	1,20	100 m2 bvo
	grootschalige detailhandel	5,50	100 m2 bvo
	tuincentra/bouwmarkt/kringloop	2,20	100 m2 bvo
	markt	0,15	100 m2 bvo
	supermarkt	4,00	100 m2 bvo
<b>4. Onderwijs</b>			
basisschool	personeel	0,50	leslokaal
	K&R 1 t/m 3	aantal II * 60% * 0,50 * 0,75	
	K&R 4 t/m 8	aantal II * 40% * 0,25 * 0,85	
peuterspeelzaal	personeel	0,60	werknemer
	K&R	aantal II * 80% * 0,16 * 0,75	
kinderdagverblijf	personeel	0,60	arbeidsplaats
	K&R	aantal II * 80% * 0,25 * 0,75	
bsv / nso	personeel	0,60	arbeidsplaats
	K&R	aantal II * 80% * 0,25 * 0,75	
onderwijs	beroepsonderwijs	20,00	collegezaal
	beroepsonderwijs	5,00	leslokaal
	avondschoon	0,50	student
	voorbereidend beroepsonderwijs	0,50	leslokaal circa 30 zitplaatsen
<b>5. Vrijetijd</b>			
sporthal	gebruikers	2,00	100 m2 bvo
	bezoekers	0,10	bezoekersplaats
sport	sportveld	13,00	ha netto terrein
	sport/dansschool	3,00	100 m2 bvo
	squashbanen	1,00	baan
	tennisbanen	2,00	baan
	manege	0,30	box
	golfbaan	6,00	hole
sociaal/cultureel	museum	0,90	100 m2 bvo
	bibliotheek	0,90	100 m2 bvo
	bioscoop/theater	0,20	zitplaats
	wijkgebouw	1,00	100 m2 bvo
	mfs/wsp	1,00	100 m2 bvo
horeca	nat	5,00	100 m2 bvo
	droog	12,00	100 m2 bvo
	hotel	0,50	kamer
recreatie	bowlingbaan/biljartzaal	1,50	baan/tafel
	stadion	0,04	zitplaats
	zwembad	9,00	ha netto terrein
	pretpark	4,00	ha netto terrein
	jachthaven	0,50	ligplaats
	speeltuin overdekt	3,00	100 m2 bvo
	volkstuint	0,30	perceel
<b>6. Overig</b>			
zorg	ziekenhuis	1,50	bed
	verzorgingstehuis	0,50	wooneenheid
	arts/therapeut/kruisgebouw	1,50	behandelkamer
	apotheek	1,70	100 m2 bvo
religie	religiegebouw	0,10	zitplaats
	begraafplaats/crematorium	15,00	gelijktijdige begrafenis/crematie

## **Bijlage 3: Berekening halen en brengen bij scholen**

**Bijlage 4: Aanwezigheidspercentages**

	werkdag			koopavond	zaterdag		zondag middag
	overdag	middag	avond		middag	avond	
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
cafe	30	40	90	85	75	100	45
bioscoop, theater	15	30	90	90	60	100	60
sport	30	50	100	90	100	90	85