

Nota Parkeernormen 2020

De raad van de gemeente Zundert;

gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders d.d. 20-10-2020;

gehoord het advies van de Ronde d.d. 04-11-2020;

gelet op de betreffende bepalingen in de Gemeentewet;

besluit:

1. De Nota Parkeernormen gemeente Zundert vast te stellen, onder intrekking van de oude nota parkeernormen uit 2010.

NOTA PARKEERNORMEN GEMEENTE ZUNDERT

INHOUDSOPGAVE

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

1.2 Doelstelling

1.3 Werkingssfeer

02 UITGANGSPUNTEN PARKEERNORMEN

2.1 Basis parkeernormen Zundert

2.2 Stedelijkheidsgraad en ligging

2.3 Aan huis verbonden beroep en lichte bedrijvigheid aan huis

2.4 Detailberekening basisschool en kinderdagopvang

2.5 Aanwezigheidspercentages

2.6 Parkeren op eigen terrein

2.7 Gehandicaptenparkeerplaatsen

2.8 Parkeren en opladen elektrische voertuigen

2.9 Parkeren van grote voertuigen

3 OPSTELLEN PARKEERPLAN

3.1 Bepalen parkeerbehoefte

3.2 Bepalen normatieve parkeerbehoefte

3.3 Korting op parkeernorm bij alternatieve mobiliteitsoplossingen

3.4 Specifieke omstandigheden

3.4.1 Verrekening oude functie

3.4.2 Toets dubbelgebruik

3.4.3 Vrijstelling parkeereis

3.5 Parkeerbehoefte = Parkeereis

4 OVERIGE BEPALINGEN

4.1 Hardheidsclausule

4.2 Inwerkingtreding

4.3 Overgangsregeling

4.4 Citeertitel

BIJLAGEN

B1 AUTOPARKEERNORMEN ZUNDERT

B2 FIETSPARKEERNORMEN ZUNDERT

B3 CENTRUMGEBIEDEN ZUNDERT

B4 LOOPAFSTANDEN PER TYPE FUNCTIE

INLEIDING

1.1 Aanleiding

De aanleiding voor het updaten van de Nota Parkeernormen gemeente Zundert, hierna te noemen Nota Parkeernormen, is tweeledig:

1. Er is behoefte aan een uniform toetsingskader voor het beoordelen van parkeervraagstukken in de gemeente.
2. Er is behoefte aan een betere aansluiting op ontwikkelingen op het gebied van duurzame mobiliteit.

Ad 1. Toetsingskader

Gemeente Zundert beoordeelt de parkeeroplossing van ruimtelijke initiatieven op basis van CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren' (december 2018). In deze rapportage worden de gemaakte keuzes toegelicht en wordt gemotiveerd hoe de CROW-richtlijnen voor de gemeente Zundert worden geïnterpreteerd. Om deze parkeerkcijfers eenduidig toe te passen, maar ook om duidelijkheid over het parkeren in de gemeente te verschaffen naar adviesbureaus, projectontwikkelaars, woningbouwverenigingen, makelaars etc., is het noodzakelijk om de parkeernormen voor de gemeente formeel vast te stellen. Deze Nota Parkeernormen geldt als toetsingskader voor ruimtelijke ontwikkelingen met als doel het voorkomen van parkeerproblemen in de openbare ruimte als gevolg van deze ontwikkelingen.

Ad 2. Ontwikkelingen duurzame mobiliteit

De laatste jaren vindt een aantal nieuwe ontwikkelingen plaats op het gebied van mobiliteit. Twee belangrijke ontwikkelingen die van toepassing zijn op de gemeente Zundert zijn het toenemend aantal deelconcepten en het schoner worden van vervoerswijzen. De manier waarop nagedacht wordt over mobiliteit verandert en mensen zijn minder bereid om geld te besteden aan het bezit van een auto. Verschillende concepten waarbij vervoersmiddelen worden gedeeld zijn bezig aan een opmars (deelauto en -fiets). Een andere ontwikkeling is de toename van schoner vervoer (elektrische auto, E-bike en speed-pedelec). Mensen worden steeds meer milieubewust en kiezen voor een meer milieuvriendelijk vervoersmiddel. De gemeente Zundert stimuleert beide ontwikkelingen en neemt deze mogelijkheden op in de Nota Parkeernormen.

1.2 Doelstelling

De doelstelling van de Nota Parkeernormen is als volgt samen te vatten:

1.3 Werkingsfeer

De Nota Parkeernormen is van toepassing op ruimtelijke ontwikkelingen en plannen binnen de gemeente, daar waar het betreft nieuwbouw, verbouw, uitbreiding of wijziging van functies. De Nota Parkeernormen is niet van toepassing op bestaande ruimtelijke ontwikkelingen en plannen, tenzij deze ontwikkelingen en/of plannen zich nog in de beginfase bevinden, er nog geen parkeereis is opgelegd en er nog geen parkeertoets heeft plaatsgevonden.

Ten aanzien van de toepassing in de dagelijkse praktijk, gelden de volgende uitgangspunten:

- Er moet sprake zijn van een eenduidige norm die op eenvoudige wijze binnen de gemeente kan worden toegepast
- Op basis van de parkeernormen is duidelijkheid richting projectontwikkelaars en bouwers te geven over het aantal te realiseren parkeervoorzieningen bij bouwinitiatieven

2 UITGANGSPUNTEN PARKEERNORMEN

2.1 Basis parkeernormen Zundert

Voor de parkeernormen voor personenwagens is aansluiting gezocht bij CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren' (december 2018). De kencijfers zijn voor landelijke toepassing geschreven. Zowel grote stedelijke regio's als kleinere gemeenten moeten ermee overweg kunnen. Bij ruimtelijke initiatieven binnen de gemeente wordt deze publicatie ook al gehanteerd als toetsingskader. In de CROW-publicatie zijn de parkeerkencijfers opgenomen voor de volgende zeven hoofdcategorieën:

- Winkel en boodschappen
- Sport, cultuur en ontspanning
- Horeca en (verblijfs-)recreatie
- Gezondheid en (sociale) voorzieningen
- Onderwijs
- Wonen
- Werken

Het parkeerbeleid is erop gericht dat er in de meeste gevallen voldoende parkeerplaatsen voor handen zijn. Dit betekent dat het parkeeraanbod in winkelgebieden voor de gemiddelde zaterdagmiddag toereikend moet zijn. In woongebieden wordt de nachtelijke situatie als maatgevend beschouwd. Dit betekent dat de gemeente accepteert dat er tijdens een beperkt aantal piekmomenten tekorten kunnen ontstaan of dat parkeervoorzieningen verder weg liggen.

De parkeernormen in CROW-publicatie 381 bestaan uit een minimum- en maximumwaarde. De bandbreedte leidt tot discussies omdat niet iedereen het met elkaar eens is over de invloedfactoren. Bij het opstellen van de parkeernormen is daarom gekozen om één hanteerbare norm op te stellen in plaats van een bandbreedte met een minimum en maximum norm. Als de bovenkant van de bandbreedte wordt aangehouden, betekent dat dat relatief meer parkeerplaatsen aangelegd moeten worden op eigen terrein. Het risico is dat ontwikkelaars hun plannen financieel niet rond krijgen of afhaken. Met een te lage normering bestaat het risico dat er te weinig parkeermogelijkheid wordt aangelegd op eigen terrein. Het is daarom verdedigbaar om 'in het midden' van de bandbreedtes te gaan zitten. Er wordt dan zoveel mogelijk een evenwicht tussen belangen van de eindgebruikers, de projectontwikkelaars en de gemeente gekeken. De benadering te kiezen voor het gemiddelde van de bandbreedte heeft het grote voordeel dat er sprake is van een duidelijk toepasbare norm. Er is geen discussie over de parkeernormen en er kunnen geen interpretatieverschillen optreden.

Ruimtereservering bij nieuwe ontwikkelingen

Bij nieuwe ontwikkelingen gaat de gemeente uit van het gemiddelde kencijfer. Om te voorkomen dat er in de toekomst sprake is van een parkeertekort en parkeerplaatsen worden aangelegd ten koste van groen, dient ruimte gereserveerd te worden voor de aanleg van aanvullende parkeerplaatsen. De gereserveerde ruimte wordt in eerste instantie ingericht als groenvoorziening maar kan, zodra er sprake is van een parkeertekort, worden omgezet naar parkeerplaatsen. Wanneer de groenvoorziening is omgezet naar parkeerplaatsen dient de ontwikkeling te voldoen aan de maximale parkeernorm. Bijvoorbeeld, als bewoners klachten hebben over de hoge parkeerdruk dan kunnen zij kiezen tussen het behoud van groen of het aangelegde groen omzetten naar parkeerplaatsen (waarbij de maximale norm de bovengrens vormt).

Voor de parkeernormen voor de fiets wordt aangesloten bij CROW publicatie 291 'Leidraad Fietsparkeren' (2010). Er is onderscheid gemaakt naar dezelfde hoofdcategoryën als bij het autoparkeren. Bij het fietsparkeren wordt uitgegaan van de gemiddelde norm voor de zones centrum en overig.

In Bijlage B1 zijn alle autoparkeernormen voor de gemeente Zundert opgenomen en in Bijlage B2 de fietsparkeernormen.

2.2 Stedelijkheidsgraad en ligging

Stedelijkheidsgraad

De stedelijkheidsgraad van een gebied is van invloed op het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen en daarmee ook van invloed op de behoefte aan parkeerplaatsen. Naarmate een gebied een lagere stedelijkheidsgraad heeft, neemt het aanbod en de kwaliteit van alternatieven voor de auto (fietsen, lopen, openbaar vervoer) af en neemt de behoefte aan parkeerplaatsen toe. In de CROW parkeerkencijfers wordt daarom onderscheid gemaakt naar vijf verschillende stedelijkheidsgraden (niet stedelijk, weinig stedelijk, matig stedelijk, sterk stedelijk en zeer sterk stedelijk). De mate van stedelijkheid is gebaseerd op de omgevingsadressendichtheid (oad) van het CBS. De oad wordt uitgedrukt in het aantal adressen per vierkante kilometer. Volgens de oad wordt de totale gemeente Zundert getypeerd als weinig stedelijk gebied (CBS, 2019).

Ligging

Naast de mate van stedelijkheid heeft ook de ligging van een bepaalde voorziening invloed op de mate van parkeerbehoefte. Een ligging in of nabij het centrumgebied betekent veelal dat minder ruimte beschikbaar is in de openbare ruimte voor de realisatie van parkeerplaatsen. Tevens speelt hierbij de mate van beschikbaarheid van alternatieven vervoerswijzen zoals het openbaar vervoer of de fiets een rol. Vaak is in centrumgebieden sprake van (grootschalige) geclusterde parkeervoorzieningen en worden diverse voorzieningen in samenhang met elkaar bezocht. Het niet voor de deur kunnen parkeren wordt in dit soort gebieden dan ook tot op zekere hoogte geaccepteerd. In de rest van de bebouwde kom of buiten de bebouwde kom wordt vaker specifiek één voorziening bezocht en is de parkeernorm daarom gerelateerd aan één specifieke functie. De parkeernorm is daarom hoger naarmate de locatie verder van het centrum af ligt. In de CROW-parkeerkencijfers is daarom onderscheid gemaakt naar vier zones: Centrum, Schil rond het centrum, Rest bebouwde kom en Buiten de bebouwde kom.

Voor deze Nota Parkeernormen is ervoor gekozen om twee zones op te nemen, namelijk:

- Centrum
- Overig gebied (conform zone 'rest bebouwde kom')

De schil rondom centrumgebieden is niet afzonderlijk benoemd, omdat binnen de centrumgebieden van de kernen binnen de gemeente Zundert feitelijk geen sprake is van een overloopgebied c.q. schil zoals wel vaak het geval is in meer stedelijke gebieden. Om schijnnaauwkeurigheid te vermijden zijn alleen de centrumgebieden van de kernen Zundert en Rijstbergen als zodanig gekarakteriseerd. In de overige kernen is geen sprake van een sterke concentratie van aaneengesloten winkels.

In Bijlage B3 zijn de centrumgebieden van de kernen Zundert en Rijsbergen afgebeeld.

2.3 Aan huis verbonden beroep en lichte bedrijvigheid aan huis

In toenemende mate wordt in woongebieden de woonfunctie gecombineerd met een werkfunctie.

Hierbij kan

gedacht worden aan webwinkels, kappers, pedicures etc. Over het algemeen zijn dit bedrijven die relatief weinig tot geen bezoekers en werknemers hebben. De parkeergevolgen van dergelijke bedrijven zijn verwaarloosbaar. Eventuele bezoekers en werknemers zijn aangewezen op de aanwezige parkeerplaatsen in

de woonwijk waar overdag over het algemeen sprake is van restcapaciteit parkeerplaatsen. De parkeerbehoefte van aan huis verbonden beroepen en lichte bedrijvigheid aan huis is daarom buiten beschouwing gelaten. Bij de vergunningverlening volstaat het dan ook om te verwijzen naar het bestemmingsplan waarin als voorwaarde is opgenomen dat er geen negatieve gevolgen voor de parkeerbalans mogen zijn.

2.4 Detailberekening basisschool en kinderdagopvang

Voor de functies basisschool en kinderdagopvang gelden algemene richtlijnen, exclusief haal- en brengverkeer, wanneer het aankomt op parkeren. Op basis van onderstaande formule wordt inzicht verkregen van het haal- en brengverkeer bij een basisschool en kinderdagverblijf. In samenspraak met de scholen wordt vervolgens bekeken hoe het verwachte aantal auto's gefaciliteerd worden.

Om inzicht te krijgen in het haal- en brengverkeer kan gebruik worden gemaakt van de volgende formule: aantal leerlingen * percentage auto (A) * reductiefactor parkeerduur (B) * reductiefactor aantal kinderen per auto. In onderstaande tabel zijn de waarden voor de verschillende doelgroepen weergegeven conform de rekentool van het CROW. In samenspraak met de school kunnen deze waarden worden toegespitst op de lokale situatie.

	onderbouw	bovenbouw	kinderdagopvang
A: Percentage auto	36%	14%	50%
B: Reductiefactor parkeerduur	0,5	0,25	0,33
C: Reductiefactor aantal kinderen per auto	0,75	0,85	0,75

2.5 Aanwezigheidspercentages

Gedeeld gebruik van parkeervoorzieningen is mogelijk als de behoefte aan parkeerplaatsen voor een bepaalde functie op bepaalde momenten van de dag of de week laag is, terwijl vanuit een andere functie op

dat moment een sterke behoefte aanwezig is. Wanneer twee of meerdere functies gebruik kunnen maken van

dezelfde parkeervoorziening(en), worden aanwezigheidspercentages toegepast. Hiermee wordt de gecombineerde maatgevende parkeervraag voor de verschillende functies bepaald. Onderstaand zijn de

aanwezigheidspercentages voor de verschillende functies en maatgevende periodes opgenomen. De aanwezigheidspercentages zijn afkomstig uit CROW-publicatie 381.

Tabel SEQ Tabel * ARABIC 1 : Aanwezigheidspercentages (CROW-publicatie 381, 2018)

	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond 1)	zaterdag middag	zaterdag avond	zon- dag mid- dag
Woningen bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	80%	70%
Kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	0%	5%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	0% 2)	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	100%	0% 3)	0% 4)
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	100%	0% 3)	0% 4)
Supermarkt	30%	60%	40%	0%	80%	100%	40%	0%
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	100%	100%	100%	75%

Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	50%	100%	25%	100%
Bioscoop/theater/podium/enzovoort	5%	25%	90%	0%	90%	40%	100%	40%
Sociaal medisch: arts/therapeut/consultatiebureau	100%	75%	10%	0%	10%	10%	10%	10%
Verpleeghuis/verzorgingstehuis	100%	100%	50%	25%	50%	100%	100%	100%
Ziekenhuis: patiënten inclusief bezoekers	60%	100%	60%	5%	60%	60%	60%	60%
Ziekenhuis medewerkers	75%	100%	40%	25%	40%	40%	40%	40%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	100%	0%	0%	0%
1) Indien sprake van een traditionele koopavond								
2) Indien op zaterdag open: 100%								
3) Indien 's avonds open: 70%								
4) Indien koopzondag: 100%								

Gedeeld gebruik wordt in met name centrumgebieden, in toenemende mate een moeilijk haalbare kwestie. Neem bijvoorbeeld de combinatie met winkel of detailhandel-functies. Een aantal jaren geleden was gedeeld gebruik goed toepasbaar omdat de meeste winkels open waren tot 18 uur. Vooral bij supermarkten is een sluitingstijd van 18 uur verleden tijd. Naast winkels die elke dag 's avonds open zijn, wordt de koopzondag steeds meer een gewone winkeldag. Het is niet ondenkbaar dat op termijn van een aantal jaren, veel winkels elke zondag open zullen zijn. Gedeeld gebruik van parkeerplaatsen voor winkels en woningen is dan ook nog maar beperkt mogelijk. Voor het bepalen van de parkeernorm wordt dan ook geadviseerd in een aantal situaties voorzichtig om te gaan met gecombineerd gebruik, omdat dit in de praktijk niet altijd opgaat.

2.6 Parkeren op eigen terrein

Een bouwinitiatief moet op eigen terrein kunnen voldoen aan de parkeervraag. Voor de functie wonen bestaat de parkeernorm uit een bewoners- en bezoekersgedeelte. Het aandeel bezoekersplaatsen per appartement/woning is altijd 0,3 parkeerplaats per woning. Zowel het bewoners- als bezoekersaandeel parkeerplaatsen wordt op eigen terrein aangelegd. Bij grootschalige woningbouwontwikkelingen (vanaf tien woningen) moeten de bezoekersparkeerplaatsen openbaar toegankelijk zijn en mogen deze zich niet in een afgesloten parkeervoorziening bevinden. Een garage bij een woning wordt niet meegeteld als parkeermogelijkheid op eigen terrein. In de praktijk heeft bijna elke garage aan een woning of een bij een woning (aan)gebouwde garage een andere bestemming zoals bijkeuken, slaapkamer of kantoor. Hiermee wordt op voorhand rekening gehouden zodat het aantal aan te leggen parkeerplaatsen voldoende duurzaam en toekomst-vast is.

De mate van openbaarheid van het parkeeraanbod is belangrijk voor gecombineerd gebruik. Hoe meer parkeerplaatsen op eigen terrein bij woningen, hoe minder gecombineerd gebruik mogelijk is. In de onderstaande tabel 2 is de factor opgenomen voor bepaling van het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein bij woningen.

Type parkeergelegenheid	Berekeningsaantal	Ontwerpeis
Woning met garage en of een oprit	1,0 pp	Minimaal 6 meter diep en 2,5 breed
Woning met garage	0,0 pp	
Woning met oprit/parkeerplaats	1,0 pp	Minimaal 6 meter diep en 2,5 breed
Woning met carport	1,0 pp	Minimaal 6 meter diep en 2,5 breed
Woning met dubbele oprit naast elkaar	min 2,0 pp	Minimaal 6 meter diep en 2,5 breed per auto ¹
Garagebox geclusterd ²	0,4 pp	Minimaal 5,0 meter diep

- 1) Meerdere parkeerplaatsen op eigen terrein worden stuk voor stuk gerekend voor zover deze afzonderlijk van elkaar gebruikt kunnen worden.
- 2) Geldt alleen in nog bestaande situaties. Parkeren in garageboxen wordt beschouwd als parkeren op afstand en in nieuwe situaties wordt dat niet aangemerkt als parkeren op eigen terrein. Bovendien blijkt dat garageboxen steeds vaker gebruikt worden voor opslag in plaats van parkeren.

Tabel SEQ Tabel * ARABIC 2 : berekeningsaantallen parkeervoorzieningen op eigen terrein bij woningen

Aan parkeerplaatsen worden eisen gesteld zodat deze ook daadwerkelijk gebruikt kunnen worden. Deze eisen

zijn vermeld in het boekwerk ASVV 2012 (december 2012) van het CROW dat (technische) gegevens / richtlijnen bevat over de maatvoering en technische uitvoering van parkeervoorzieningen. Uiteindelijk dient het college van burgemeester en wethouders naast de parkeernorm, ook het ontwerp van de parkeervoorzieningen goed te keuren.

2.7 Gehandicaptenparkeerplaatsen

Bij het bepalen van de parkeerbehoefte van centrumgebieden, sportvoorzieningen en maatschappelijke voorzieningen moet rekening gehouden worden met de realisatie van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen. Hierbij moeten de volgende aandachtspunten in acht genomen worden:

- Op grote parkeerlocaties (> 50 parkeerplaatsen) is (minimaal) 2% van de parkeercapaciteit aangewezen als algemene gehandicaptenparkeerplaats
- De algemene gehandicaptenparkeerplaatsen liggen zo kort mogelijk bij (hoofd)ingang van de voorziening waarvoor de parkeerplaatsen bedoeld zijn
- De maatvoering van een gehandicaptenparkeerplaats is ruimer dan van een standaard parkeerplaats en wordt aangelegd volgens de richtlijnen uit het ASVV 2012

2.8 Parkeren en opladen elektrische voertuigen

Bij het bepalen van de parkeerbehoefte van centrumgebieden, sportvoorzieningen en maatschappelijke voorzieningen moet rekening gehouden worden met de realisatie van parkeerplaatsen en oplaadvoorzieningen voor elektrische voertuigen. Hierbij moeten de volgende aandachtspunten in acht worden genomen:

- Op grote parkeerlocaties (> 50 parkeerplaatsen) is (minimaal) 2% van de parkeercapaciteit aangewezen als parkeerplaats voor elektrische voertuigen met bijbehorende laadvoorziening
- De locatie van elektrische laadpalen dient voldoende zichtbaar te zijn voor aankomende bezoekers zodat zij niet hoeven te zoeken naar een laadpaal
- De gemeente Zundert streeft naar duurzaamheid en wil het gebruik van elektrische voertuigen stimuleren door deze een gunstige plek te geven op de parkeerlocatie
- De aanleg van laadvoorzieningen voor elektrische voertuigen dient rekening te houden met de toegestane parkeerduur (bijvoorbeeld blauwe zone). Afhankelijk van de laadvoorziening kan de laadduur variëren van een half uur (snel-laadpaal) tot vier uur of langer (gemiddelde openbare laadpaal).

Verplichtingen vanuit de EU

Met ingang van 10 maart 2020 geldt de Europese 'Energy Performance of Buildings Directive III', wat voor een verplichting zorgt bij het aanleggen van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen in de privaat gebouwde omgeving (woning- en utiliteitsbouw).

Bij woongebouwen met meer dan 10 parkeervakken op hetzelfde terrein moet voor elk parkeervak leidinginfrastructuur (loze leidingen) worden aangelegd voor de aanleg van laadpunten. Dit geldt voor nieuwe woongebouwen en voor bestaande woongebouwen die ingrijpend worden gerenoveerd.

Daarnaast geldt bij utiliteitsgebouwen met meer dan 10 parkeervakken op hetzelfde terrein moet minimaal één oplaadpunt voor de hele parkeergelegenheid worden aangelegd. Ook moet er leidinginfrastructuur (loze leidingen) worden aangelegd voor 1 op de 5 parkeervakken. Dit geldt voor nieuwe utiliteitsgebouwen en voor bestaande utiliteitsgebouwen die ingrijpend³ worden gerenoveerd.

Vanaf 2025 gelden aanvullende verplichting voor de aanleg van elektrische laadpunten bij utiliteitsbouw. Bij bestaande utiliteitsgebouwen met meer dan 20 parkeervakken op hetzelfde terrein moet vanaf 2025 minimaal één oplaadpunt zijn aangelegd. De gebouweigenaar kan, naar gelang de lokale behoefte en lokale markt, zelf bepalen hoeveel oplaadpunten hij in totaal realiseert.

2.9 Parkeren van grote voertuigen

Het uitgangspunt is dat het parkeren van grote voertuigen op eigen terrein van de bedrijven moet plaatsvinden. Het parkeren van grote voertuigen (vrachtwagens, touringcars), exclusief laden en lossen, is binnen de bebouwde kommen van de gemeente Zundert niet toegestaan behoudens op de daarvoor aangewezen vrachtwagenparkeerplaatsen. In de 'Algemene plaatselijke verordening gemeente Zundert 2020' is vastgelegd waar het parkeren van grote voertuigen plaats dient te vinden.

3 OPSTELLEN PARKEERPLAN

De initiatiefnemer van een ruimtelijk ontwikkeling stelt aan de hand van de volgende stappen een parkeerplan op. Dit parkeerplan maakt onderdeel uit van de ruimtelijke onderbouw van de ontwikkeling.

3.1 Bepalen parkeerbehoefte

Het proces van toepassing van de parkeernormen start met een ruimtelijk initiatief, plan of project.

Kenmerk

van doorwerking van parkeernormen via de Nota Parkeernormen is, dat toetsing alleen kan plaatsvinden op

het moment dat sprake is van vergunningplichtige activiteiten. Niet-vergunningplichtige verbouwingen kunnen dus zonder toetsing aan de parkeernormen plaatsvinden. Bij de vergunningplichtige activiteiten wordt voor toepassing van de Nota Parkeernormen onderscheid gemaakt naar de volgende situaties:

1. Nieuwbouw
2. Herbouw/verbouw
3. Functiewijziging
4. Functie-uitbreiding

ad 1. Nieuwbouw

In het geval van nieuwbouw is de Nota Parkeernormen van toepassing op de totale ontwikkeling. De parkeerbehoefte per (nieuwe) functie wordt bepaald door middel van het aantal eenheden per functie te vermenigvuldigen met de parkeernorm.

ad 2. Herbouw/verbouw

Wanneer een bestaand object wordt gesloopt of verbouwd en in dezelfde functie en omvang wordt Teruggebouwd, dan is de Nota Parkeernormen niet van toepassing.

ad 3. Functiewijziging

Wanneer een bestaand object (deels) een functiewijziging ondervindt, dan is de Nota Parkeernormen van toepassing op dat gedeelte waar functiewijziging plaatsvindt. De parkeernorm van de oude functie wordt dan samengesteld op basis van de parkeernorm van de nieuwe functie minus de parkeernorm van de oude functie. Aan deze verrekening zijn wel voorwaarden verbonden: zie paragraaf 3.4.1.

ad. 4. Functie-uitbreiding

Bij het uitbreiden van een bestaande functie is de parkeernorm van toepassing op het gedeelte dat uitgebreid

wordt. Ook hier geldt dat in het verleden vergunde activiteiten waarbij niet getoetst is aan parkeernormen niet worden meegenomen in de berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen.

3.2 Bepalen normatieve parkeerbehoefte

Wanneer de gegevens (functies) van een bouwontwikkeling bekend zijn, wordt de bijbehorende norm bepaald. Deze wordt vermenigvuldigd met het te realiseren programma, het aantal m2 bruto vloeroppervlakte of met andere eenheden zoals het aantal zitplaatsen. Bij een gecombineerde ontwikkeling wordt de berekening voor iedere functie apart uitgevoerd. De uitkomsten van iedere berekening worden vervolgens bij elkaar opgeteld, deze optelling vormt de normatieve parkeerbehoefte.

3.3 Korting op parkeernorm bij alternatieve mobiliteitsoplossingen

Het college van burgemeester en wethouders kan besluiten om in bijzondere gebieden of situaties de parkeernorm naar beneden bij te stellen. De initiatiefnemer moet deze bijstelling onderbouwen ofwel door aannemelijk te maken dat het gebruik van de functie een afwijkende parkeervraag genereert, ofwel door een alternatieve mobiliteitsdienst aan te bieden.

De basis voor afwijking als gevolg van bijzondere omstandigheden wordt gevormd door een bereikbaarheidsplan, dat onderdeel uitmaakt van de ruimtelijke onderbouw.

Bijvoorbeeld: In een bereikbaarheidsplan wordt gesteld dat een substantieel deel van de medewerkers niet de auto gebruikt voor woon-werkverkeer. Of de initiatiefnemer zorgt voor voldoende deelauto's bij de ontwikkeling van woningen (waarbij de vaste kosten door de ontwikkelaar worden gedragen). Deze afwijking dient objectief onderbouwd te worden waarmee aannemelijk wordt gemaakt dat afwijken van de parkeernormen gerechtvaardigd is. Voorbeelden van een dergelijke objectieve onderbouw zijn:

- Cijfers met betrekking tot het aantal werknemers en/of fte
- Cijfers met betrekking tot het autobezit en/of gebruik van de beoogde gebruikersgroepen van een functie

- Cijfers met betrekking tot het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer op de desbetreffende locatie
- Resultaten uit een recente parkeerdrukmeting bij vergelijkbare functies waaruit blijkt dat de parkeervraag lager ligt dan de gehanteerde norm
- Resultaten uit referentieprojecten waarin maatregelen genomen zijn die soortgelijk zijn aan de voorgestelde maatregelen in het desbetreffende mobiliteitsplan

Toetsingskader alternatieve mobiliteitsoplossingen

Bij het toetsen van alternatieve mobiliteitsoplossingen in het bereikbaarheidsplan let het college van B&W in hoofdzaak op de kwaliteit van de mobiliteitsoplossing. Hoe hoger de kwaliteit, hoe aantrekkelijker het gebruik en dus hoe groter de korting op de parkeernorm. Daarbij kijkt het college niet alleen naar de initiële kwaliteit, maar ook naar de mate waarin goed beheer en onderhoud gegarandeerd is. Zo zal deelmobiliteit in de vorm van een abonnement op een bestaand concept altijd hoger gewaardeerd worden dan het beschikbaar stellen van een individueel voertuig voor algemeen gebruik.

In zijn algemeenheid geldt dat voor een woonbestemming het beschikbaar stellen van deelmobiliteit in het meest gunstige geval de aanschaf van een tweede auto onnodig maakt. De korting op de parkeernorm kan de norm daarom niet verder verlagen dan 1,3 parkeerplaats per woning (één eigen auto + bezoeker). Het uitgangspunt daarbij is dat het beschikbaar stellen van één deelvoertuig drie standaard voertuigen vervangt.

3.4 Specifieke omstandigheden

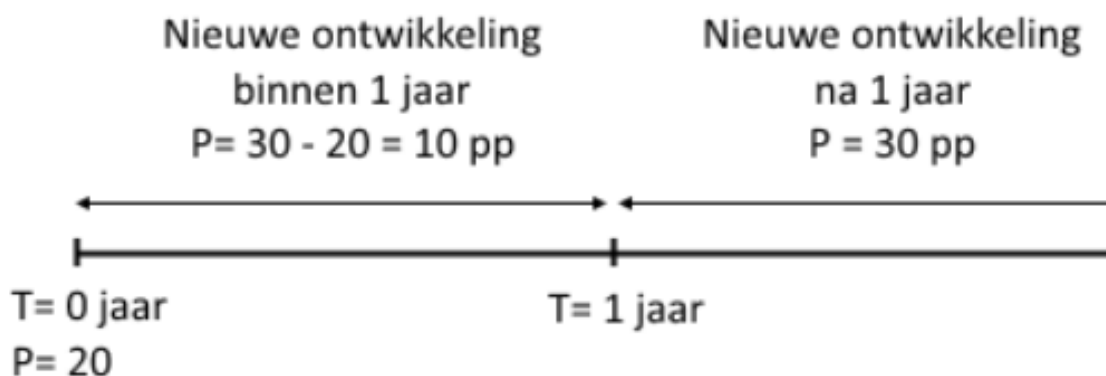
Er kunnen specifieke omstandigheden zijn die van invloed zijn op het bepalen van de normatieve parkeerbehoefte. Deze omstandigheden dienen dan beschreven te worden in het parkeerplan.

3.4.1 Verrekening oude functie

Bij functiewijziging wordt rekening gehouden met de normatieve parkeerbehoefte van de oorspronkelijke situatie. Het uitgangspunt hierbij is dat de parkeerbehoefte van het laatste legale gebruik van de oorspronkelijke situatie - voor zover die parkeerbehoefte werd gefaciliteerd in het openbare parkeerareaal - in mindering wordt gebracht bij de te berekenen parkeerbehoefte voor de nieuwe situatie. Hierbij dient rekening te worden gehouden met de aanwezigheidspercentages die voor de oorspronkelijke functie golden.

Als een voorziening meer dan één jaar ongebruikt of 'tijdelijk' gebruikt is gebleven, wordt de parkeerbehoefte van de bestaande situatie geacht nihil te zijn. De ooit beschikbare parkeerruimte zal dan immers door andere parkeerders in gebruik zijn genomen waardoor de parkeerplaatsen niet meer beschikbaar zijn voor de nieuwe functie. Tijdelijk gebruik ter voorkoming van leegstand wordt buiten beschouwing gelaten bij de beoordeling van het laatste legale gebruik. Het is ter beoordeling van het college van burgemeester en wethouders of er sprake is geweest van tijdelijk gebruik.

Bijvoorbeeld, een nieuwe ontwikkeling met een parkeervraag van 30 parkeerplaatsen vestigt zich op de locatie waar voorheen een functie zat met een parkeervraag van 20 parkeerplaatsen.



3.4.2 Toets dubbelgebruik

De parkeernorm geeft aan wat de parkeerbehoefte van een functie is. Wanneer binnen een gebied meerdere functies aanwezig zijn of worden gebouwd, vallen de pieken in parkeerbehoefte van die functies niet altijd op hetzelfde moment. Bij woningen is de parkeerbehoefte bijvoorbeeld op werkdagen in de avond en nacht maximaal. Bij een supermarkt of kantoor zal deze behoefte vooral overdag optreden. Het moment waarop alle gecombineerde functies tezamen een maximale parkeerbehoefte genereren,

wordt de maatgevende parkeerbehoefte genoemd. De maatgevende parkeerbehoefte wordt bepaald aan de hand van de aanwezigheidspercentages.

3.4.3 Vrijstelling parkeereis

Wanneer bij verbouwplannen het verschil tussen parkeerbehoefte van de oude functie en de nieuwe functie voor de totale ontwikkeling kleiner is dan 1,5 parkeerplaatsen, verleent de gemeente in principe vrijstelling van de parkeereis. Dit geldt bijvoorbeeld bij een beperkte uitbreiding van het vloeroppervlak van een supermarkt (van circa 120m²). Deze, in deze paragraaf genoemde vrijstellingen, gelden niet voor ontwikkelingen met de functie 'wonen'.

3.5 Parkeerbehoefte = Parkeereis

Nadat de parkeereis is vastgesteld komt vervolgens de vraag of de parkeereis geheel, gedeeltelijk of niet op eigen terrein gerealiseerd kan worden. Idealiter wordt de parkeereis op eigen terrein gerealiseerd maar wanneer dit niet mogelijk is, zijn er alternatieven voorhanden.

1. Parkeren eigen terrein

Een ontwikkeling moet in de basis voorzien in voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein. Soms is deze eis niet haalbaar. Voor ontwikkelingen met een resterende parkeereis groter of gelijk aan drie parkeerplaatsen, moet een ontwikkelaar onderbouwd aangeven waarom deze niet op eigen terrein gerealiseerd kunnen worden. Wanneer de aanvrager niet kan voorzien in voldoende parkeervoorzieningen op eigen terrein is het mogelijk om gebruik te maken van vervangende parkeervoorzieningen. Bij het bepalen van de parkeer capaciteit op eigen terrein maakt de initiatiefnemer gebruik van de berekeningsmethode die is omschreven in tabel 2.

2. Parkeren particulier/privaat terrein (meerjarige overeenkomst bij huren)

Om te voldoen aan de resterende parkeereis kan een initiatiefnemer gebruik maken van een vervangende particuliere/private parkeervoorziening. De vervangende parkeerruimte dient te liggen binnen de geldende loopafstand van de functie en over voldoende parkeerplaatsen te beschikken op maatgevende momenten. De initiatiefnemer maakt de bezoekers attent op de parkeerplaatsen. De initiatiefnemer beschikt over een parkeerovereenkomst tussen initiatiefnemer en de aanbieder van de particuliere/private parkeerruimte en overlegt deze bij de bouwaanvraag. De overeenkomst moet een blijvend karakter hebben (minimaal tien jaar). De loopafstand voor verschillende functies is weergegeven in Bijlage 3.

3. Gebruik openbare parkeerplaatsen

De vervangende parkeerruimte kan ook een parkeerruimte in het openbaar gebied zijn. Indien er voldoende parkeerruimte op straat is, ook na realisatie van het initiatief, kan de gemeente vrijstelling verlenen van het (geheel) realiseren van de parkeereis op eigen terrein. De bewijslast ligt hierbij bij de initiatiefnemer. Deze dient middels parkeertellingen, uitgevoerd door een onafhankelijk onderzoeksbureau (ISO 9001 gecertificeerd), aan te tonen dat de parkeerdruk, in het op een acceptabele loopafstand gelegen gebied, op de drukste momenten onder de 85% ligt en ook na realisatie van het initiatief op de drukste momenten onder de 85% blijft. De betreffende meetmomenten en perioden worden bepaald door de gemeente.

Wanneer onvoldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn op eigen, particulier/particulier terrein en in de openbare ruimte dan kan de ontwikkeling geen doorgang vinden. In uitzonderlijke gevallen, die van groot belang zijn voor de gemeente, kan een uitzondering gemaakt worden door het college van B&W.

4 OVERIGE BEPALINGEN

4.1 Hardheidsclausule

In alle gevallen waarin de Nota Parkeernormen niet voorziet of wanneer toepassing van de Nota Parkeernormen leidt tot kennelijk onredelijke situaties, neemt het college van burgemeester en wethouders een beslissing.

4.2 Inwerkingtreding

Deze Nota Parkeernormen treedt in werking op de dag volgend op die van de bekendmaking ervan. Op dat moment wordt de Nota Parkeernormen Zundert 2010, vastgesteld door de gemeenteraad van Zundert, op 29 oktober 2010 ingetrokken.

4.3 Overgangsregeling

Voor ruimtelijke initiatieven, plannen en projecten waarvoor al eerder een parkeertoets heeft plaatsgevonden, worden de uitkomsten van die parkeertoets als parkeereis gezien. Voor alle ruimtelijke initia-

tieven, plannen en projecten waarvoor nog geen parkeertoets heeft plaatsgevonden, wordt de Nota Parkeernormen als uitgangspunt gebruikt.

4.4 Citeertitel

Deze Nota Parkeernormen wordt aangehaald als: Nota Parkeernormen gemeente Zundert.

*Aldus besloten in zijn openbare vergadering van 24-11-2020,
de raad voornoemd,
de loco griffier, de voorzitter,
J.J.M. de Groot J.G.P. Vermue*

BIJLAGEN

B1 AUTOPARKEERNORMEN ZUNDERT

Het benodigd aantal parkeerplaatsen wordt gebaseerd op de gemeentelijke norm waarbij ruimte gereserveerd en ingericht dient te worden als groenvoorziening. Bij een toekomstig parkeertekort kan het groen omgezet worden naar parkeerplaatsen. De door de gereserveerde ruimte om te zetten naar parkeerplaatsen wordt voldaan aan de maximale parkeernorm. De maximale parkeernorm is weergegeven tussen haakjes.

Wonen

	eenheid	centrum	rest bebouwde kom
Koop, huis, vrijstaand	per woning	1,8 (2,2)	2,3 (2,7)
Koop, huis, twee-onder-een-kap	per woning	1,7 (2,1)	2,2 (2,6)
Koop, huis, tussen/hoek	per woning	1,5 (1,9)	2,0 (2,4)
Koop, appartement, duur	per woning	1,6 (2,0)	2,1 (2,5)
Koop, appartement, midden	per woning	1,4 (1,8)	1,9 (2,3)
Koop, appartement, goedkoop	per woning	1,3 (1,7)	1,6 (2,0)
Huur, huis, vrije sector	per woning	1,5 (1,9)	2,0 (2,4)
Huur, huis, sociale huur	per woning	1,3 (1,7)	1,6 (2,0)
Huur, appartement, duur	per woning	1,4 (1,8)	1,9 (2,3)
Huur, appartement, (incl. sociale huur)	per woning	1,1 (1,5)	1,4 (1,8)
Kamerverhuur, zelfstandig (niet-studenten)	per kamer	0,55 (0,6)	0,7 (0,8)
Kamerverhuur, studenten, niet zelfstandig	per kamer	0,25 (0,3)	0,25 (0,3)
Aanleunwoning, serviceflat	per woning	1,05 (1,3)	1,2 (1,4)
Kleine eenpersoonswoning (tiny house;)	per woning	0,55 (0,6)	0,7 (0,8)

Winkel en boodschappen

	eenheid	centrum	rest bebouwde kom
bouwmart	100 m2 bvo	Nvt	2,45 (2,7)
bruin - en witgoedzaken	100 m2 bvo	4,05 (4,8)	8,15 (8,9)
buurt - en dorpscentrum	100 m2 bvo	Nvt	4,0 (5,0)
buurtsupermarkt	100 m2 bvo	2,3 (3,3)	4,1 (5,1)
grote supermarkt (XL)	100 m2 bvo	6,6 (7,6)	8,6 (9,6)
full service supermarkt	100 m2 bvo	3,35 (5,1)	5,9 (7,2)
groencentrum	101 m2 bvo	Nvt	2,65 (2,9)
groothandel algemeen	100 m2 bvo	Nvt	7,1 (8,1)
groothandel specialist	100 m2 bvo	Nvt	6,75 (7,9)
kringloopwinkel	100 m2 bvo	Nvt	1,95 (2,2)
meubelboulevard/woonboulevard	100 m2 bvo	Nvt	2,55 (2,8)
outletcentrum	100 m2 bvo	Nvt	10,4 (11,4)
tuincentrum	100 m2 bvo	Nvt	2,65 (2,9)
weekmarkt	100 m2 bvo	0,23 (0,27)	0,23 (0,27)
wijkcentrum (klein)	100 m2 bvo	Nvt	4,9 (5,9)
wijkcentrum (gemiddeld)	100 m2 bvo	Nvt	5,5 (6,5)
wijkcentrum (groot)	100 m2 bvo	Nvt	6,1 (7,1)
winkelboulevard	100 m2 bvo	Nvt	4,45 (4,7)
woonwarenhuis (zeer groot)	100 m2 bvo	Nvt	5,15 (5,9)
woonwarenhuis/woonwinkel	100 m2 bvo	1,25 (1,5)	1,95 (2,2)

Werken

	eenheid	centrum	rest bebouwde kom
bedrijf arbeidsextensief/ bezoekersextensief	100 m2 bvo	0,65 (0,9)	1,05 (1,3)
bedrijf arbeidsintensief/ bezoekersextensief	100 m2 bvo	1,55 (1,8)	2,35 (2,6)
bedrijfsverzamelgebouw	100 m2 bvo	1,35 (1,6)	1,95 (2,2)
kantoor (met baliefunctie)	100 m2 bvo	2,45 (2,7)	3,55 (3,8)
kantoor (zonder baliefunctie)	100 m2 bvo	1,85 (2,1)	2,55 (2,8)

Sport, cultuur en ontspanning

	eenheid	Centrum	rest bebouwde kom
attractie - en pretpark	per ha netto terrein	Nvt	8,0 (12,0)
bibliotheek	100 m2 bvo	0,45 (0,6)	1,15 (1,1)
biljart -/snookercentrum	per speeltafel	0,85 (1,1)	1,35 (1,6)

bioscoop	100 m2 bvo	3,2 (4,2)	11,2 (12,2)
bowlingcentrum	per bowlingbaan	1,6 (2,1)	2,8 (3,3)
casino	100 m2 bvo	5,7 (6,2)	6,5 (7,0)
dansstudio	100 m2 bvo	1,6 (2,1)	5,5 (6,0)
dierenpark	per ha netto terrein	8,0 (12,0)	8,0 (12,0)
filmtheater/filmhuis	100 m2 bvo	2,6 (3,6)	7,9 (8,9)
fitnesscentrum	100 m2 bvo	1,7 (2,2)	6,3 (6,8)
fitnesstudio/sportschool	100 m2 bvo	1,4 (1,9)	4,8 (5,3)
golfbaan (18 holes)	per 18 holes/60 ha	Nvt	96,0 (106,0)
golfoefencentrum	per centrum	Nvt	51,1 (53,1)
indoorspeeltuin (kinderspeelhal)	100 m2 bvo	3,1 (5,6)	4,7 (7,2)
kinderboerderij	per boerderij	3,1 (5,6)	4,7 (7,2)
manege/paardenhouderij	per box	Nvt	Nvt
museum	100 m2 bvo	0,6 (0,7)	1,1 (1,2)
sanua/hammam	100 m2 bvo	2,5 (3,0)	6,7 (7,2)
sporthal	100 m2 bvo	1,55 (1,8)	2,85 (3,1)
sportveld	per ha netto terrein	20,0 (27,0)	20,0 (27,0)
sportzaal	100 m2 bvo	1,15 (1,4)	2,85 (3,1)
squashhal	100 m2 bvo	1,6 (1,7)	2,7 (2,8)
tennishal	100 m2 bvo	0,3 (0,4)	0,5 (0,6)
theater/schouwburg	100 m2 bvo	7,4 (8,9)	9,8 (11,3)
volkstuint	per 10 tuinen	nvt	1,35 (1,5)
wellnesscentrum	100 m2 bvo	nvt	9,3 (9,8)
zwembad openlucht	100 m2 bvo	nvt	12,9 (13,9)
zwembad overdekt	100 m2 bvo	nvt	11,5 (12,5)

Onderwijs

	eenheid	centrum	rest bebouwde kom
avondonderwijs	per 10 studenten	4,6 (5,6)	6,8 (7,8)
basisschool	per leslokaal	0,75 (1,0)	0,75 (1,0)
hogeschool	per 100 studenten	9,4 (11,4)	10,9 (12,9)
kinderdagverblijf (crèche)	100 m2 bvo	1,0 (1,1)	1,4 (1,5)
middelbare school	per 100 leerlingen	3,7 (4,7)	4,9 (5,9)
ROC	per 100 leerlingen	4,8 (5,8)	5,9 (6,9)

Gezondheid en (sociale) voorzieningen

	eenheid	centrum	overig
apotheek	per apotheek	2,35 (2,6)	3,35 (3,6)
begraafplaats	per plechtigheid	Nvt	31,6 (36,6)
consultatiebureau	per behandelkamer	1,45 (1,7)	2,05 (2,3)
consultatiebureau voor ouderen	per behandelkamer	1,3 (1,4)	2,0 (2,1)
uitvaartcentrum	per plechtigheid	Nvt	30,1 (35,1)
fysiotherapiepraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1,35 (1,6)	1,95 (2,2)
gezondheidscentrum	per behandelkamer	1,65 (1,9)	2,45 (2,7)
huisartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	2,25 (2,5)	3,25 (3,5)
penitentiaire inrichting	per 10 cellen	1,65 (1,9)	3,25 (3,5)
religiegebouw	per zitplaats	0,15 (0,2)	0,15 (0,2)
tandartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1,65 (1,9)	2,55 (2,8)
verpleeg - en verzorgingstehuis	per wooneenheid	0,6 (0,7)	0,6 (0,7)

Horeca en (verblijfs)recreatie

	eenheid	centrum	rest bebouwde kom
bungalowpark	per bungalow	Nvt	1,7 (1,8)
café, bar, cafetaria	100 m2 bvo	6,0 (7,0)	7,0 (8,0)
camping/kampeerterrein	per standplaats	Nvt	Nvt

discotheek	100 m2 bvo	7,0 (9,0)	20,9 (22,9)
evenementenhal/beursgebouw/ congresgebouw	100 m2 bvo	5,5 (7,0)	8,5 (11,0)
hotel (drie sterren)	per 10 kamers	2,2 (2,7)	5,2 (5,7)
hotel (vier sterren)	per 10 kamers	3,5 (4,0)	7,5 (8,0)
restaurant	100 m2 bvo	11,0 (12,0)	15,0 (16,0)

B2 FIETSPARKEERNORMEN ZUNDERT

Kantoor

	eenheid	centrum	rest bebouwde kom
Kantoor (personeel)	100 m2 bvo	1,7	1,2
Kantoor met balie (bezoekers)*	per balie	5,0	5,0
* minimaal 10 plekken			

Basisscholen

	eenheid	centrum	rest bebouwde kom
Basisschool (leerlingen):			
< 250 leerlingen	10 leerlingen	4,3	4,3
250 - 500 leerlingen	10 leerlingen	5,0	5,0
> 500 leerlingen	10 leerlingen	6,2	6,2
Basisschool (medewerkers)	10 leerlingen	0,4	0,4

Middelbare scholen en ROC's

	eenheid	centrum	rest bebouwde kom
Middelbare school (leerlingen)	100 m2 bvo	14	14
Middelbare school (medewerkers)	100 m2 bvo	0,6	0,4
ROC (leerlingen)*	100 m2 bvo	12	12
ROC (medewerkers)	100 m2 bvo	0,9	0,9
* Op OV-locaties lager			

Winkelen en boodschappen

	eenheid	centrum	rest bebouwde kom
Winkelcentrum	100 m2 bvo	2,7	2,7
Supermarkt	100 m2 bvo	2,9	2,9
Bouwmarkt	100 m2 bvo	0,25	0,25
Tuincentrum	100 m2 bvo	0,4	0,4

Horeca en verblijfsrecreatie

	eenheid	centrum	rest bebouwde kom
Fastfoodrestaurant*	locatie	29	10
Restaurant (eenvoudig)*	100 m2 bvo	18	18
Restaurant (luxe)	100 m2 bvo	4	4
* Terras meetellen			

Gezondheidszorg en maatschappelijke voorzieningen

	eenheid	centrum	rest bebouwde kom
Apotheek (bezoekers)	locatie	7	7
Apotheek (medewerkers)	locatie	4	4
Begraafplaats/crematorium	gelijktijdige diensten	5	5
Gezondheidscentrum (bezoekers)	100 m2 bvo	1,3	1,3
Gezondheidscentrum (medewerkers)	100 m2 bvo	0,4	0,4
Kerk/moskee	100 zitplaatsen	40	40
Ziekenhuis (bezoekers)	100 m2 bvo	0,5	0,5
Ziekenhuis (medewerkers)	100 m2 bvo	0,4	0,2

Sport, cultuur en ontspanning

	eenheid	centrum	rest bebouwde kom
--	---------	---------	-------------------

Bibliotheek	100 m2 bvo	3,0	3,0
Bioscoop	100 m2 bvo	7,8	1,4
Fitness	100 m2 bvo	5,0	2,0
Museum	100 m2 bvo	0,9	0,9
Sporthal	100 m2 bvo	2,5	2,5
Sportveld	ha netto terrein	61	61
Sportzaal	100 m2 bvo	4,0	4,0
Stadion	100 zitplaatsen	9,0	9,0
Stedelijk evenement	100 bezoekers	32	32
Theater	100 zitplaatsen	24	18
Zwembad (openlucht)	100 m2 bassin	28	28
Zwembad (overdekt)	100 m2 bassin	20	20
Overstappen			
	eenheid	centrum	rest bebouwde kom
Busstation	halterende buslijn	42,0	-
Carpoolplaats	autoparkeerplaats	-	0,8
Woning			
	eenheid	centrum	rest bebouwde kom
Rij- en vrijstaande woning	kamer	1,0	1,0
Rij- en vrijstaande woning	woning	5 - 6	5 - 6
Appartement (met fietsberging)*	kamer	0,75	0,75
Appartement (met fietsberging)*	woning	2 - 3	2 - 3
Appartement (zonder fietsberging)	kamer	0,25	0,25
Appartement (zonder fietsberging)	woning	0,5 - 1,0	0,5 - 1,0
Studentenhuis	kamer	1,0	1,0
Bezoekers	woning	0,5 - 1,0	0,5 - 1,0

* Minimaal 2 plekken

B3 CENTRUMGEBIEDEN ZUNDERT

Centrumgebied Zundert



Centrumgebied Rijsbergen



B4 LOOPAFSTANDEN PER TYPE FUNCTIE

De loopafstanden per type functie binnen de gemeente Zundert zijn gebaseerd op de loopafstanden uit CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie', 2012.

Hoofdfunctie	Loopafstand (m)
Wonen	100
Winkelen	200
Werken	200
Ontspanning	100
Gezondheidszorg	100
Onderwijs	100

[1] Meerdere parkeerplaatsen op eigen terrein worden stuk voor stuk gerekend voor zover deze afzonderlijk van elkaar gebruikt kunnen worden.

[2] Geldt alleen in nog bestaande situaties. Parkeren in garageboxen wordt beschouwd als parkeren op afstand en in nieuwe situaties wordt dat niet aangemerkt als parkeren op eigen terrein. Bovendien blijkt dat garageboxen steeds vaker gebruikt worden voor opslag in plaats van parkeren.

[3] Hiervan is sprake als meer dan 25% van de oppervlakte van de gebouwschil wordt vernieuwd, veranderd of vergroot. Bovendien moet deze vernieuwing, verandering of vergroting de integrale gebouwschil betreffen. De verplichting geldt alleen als de renovatie (mede) betrekking heeft op de parkeergelegenheid of op de elektrische infrastructuur van de parkeergelegenheid of het gebouw. Er is sprake van een gebouw met een parkeergelegenheid wanneer de parkeergelegenheid zich op hetzelfde bouwwerkperceel bevindt.