

Nota Parkeernormen Gemeente Veere 2022

1. Inleiding

In deze nota parkeernormen is het parkeernormenbeleid van de gemeente Veere opgenomen. Dit document bevat beleidsregels als bedoeld in artikel 4:81, eerste lid van de Algemene wet bestuursrecht.

2. Juridisch en beleidskader

In dit hoofdstuk is aangegeven wanneer deze nota van toepassing is, wanneer hier van afgeweken wordt en welke interdisciplinaire relaties er zijn.

De nota parkeernormen en het toepassen daarvan is alleen geldend voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of nieuwe functies binnen bestaande ruimtelijke ontwikkelingen. De nota is niet van toepassing op eerder vastgestelde functies en ontwikkelingen.

2.1. Wet ruimtelijke ordening en omgevingswet/fysieke leefomgeving (tot 1 januari 2023 het bestemmingsplan)

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) is het instrument om ruimtelijke behoeften als wonen, werken, recreëren, mobiliteit, water en natuur in samenhang te verdelen. Juridische borging van het ruimtelijk beleid vindt plaats onder andere in gemeentelijke bestemmingsplannen. De nota parkeernormen heeft daarom een directe relatie met deze bestemmingsplannen. Het Besluit ruimtelijke ordening biedt de mogelijkheid om een planregel op te nemen in het bestemmingsplan, waarbij de uitoefening van een daarbij gegeven bevoegdheid afhankelijk wordt gesteld van beleidsregels. Op deze manier hoeft een bestemmingsplan zelf geen concrete normen te bevatten, maar kan er in een bestemmingsplan worden verwezen naar gemeentelijk beleid dat parkeernormen bevat. Bij de uitwerking van nieuwe plannen wordt, voor de bepaling van het aantal benodigde auto- en fietsparkeerplaatsen, verwezen naar voorliggende nota.

2.2. Afwijkingsbevoegdheid

In artikel 4.84 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) is de inherente afwijkingsbevoegdheid opgenomen waarover een bestuursorgaan beschikt. Omdat deze afwijkingsbevoegdheid alleen van toepassing is op situaties waarin één of meerdere belanghebbenden door toepassing van het beleid onevenredig worden benadeeld, bevat deze nota een extra afwijkingsbevoegdheid:

‘Het bevoegd gezag kan geheel of gedeeltelijk afwijken van de auto- en fietsparkeernormen, als het voldoen aan de parkeernormen op zodanig zwaarwegende bezwaren stuit, dat aan deze bezwaren een doorslaggevende betekenis moet worden gegeven.’

2.3. Overgangsregeling

In deze nota parkeernormen is geen overgangsregeling opgenomen. De reden hiervoor is dat in de gemeente Veere niet eerder een nota parkeernormen is vastgesteld. Dit betekent dat de nota parkeernormen 2022, na vaststelling, geldt voor iedere aanvraag die wordt ingediend voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen.

Een uitzondering op het bovenstaande is gevormd door eerder schriftelijk vastgelegde afspraken over de hoogte en toepassing van parkeernormen tussen aanvragers en het college of de gemeente Veere. Deze afspraken kunnen bijvoorbeeld in een haalbaarheidsstudie of vooroverleg tot stand zijn gekomen. Als deze afspraken afwijken van de in deze nota opgenomen parkeernormen, dan gelden de gemaakte afspraken.

2.4. Parkeerbeleidsplan 2020 en uitzonderingsgevallen

In het parkeerbeleidsplan 2020 van de gemeente Veere zijn beleidsuitgangspunten opgenomen voor het parkeerbeleid. In hoofdzaak wordt in dat beleidsplan inzage gegeven in de sturing op parkeerdruk in bestaande situaties. Voor situaties waarbij in de toekomst ontwikkelingen plaatsvinden is het volgende punt opgenomen.

Een initiatiefnemer van een nieuwe ontwikkeling moet (in beginsel) op eigen terrein of binnen het plangebied voor voldoende parkeergelegenheid voor auto en fiets zorgen.

In deze passage zijn de woorden “in beginsel” gebruikt. Hiermee is bedoeld dat binnen het plangebied sprake moet zijn van een positieve of neutrale parkeerbalans. In sommige gevallen is dat ruimtelijk niet mogelijk of heeft dat negatieve effecten (zoals een verstoorde verkeersafwikkeling) op de omgeving.

In die gevallen is maatwerk noodzakelijk en moeten de initiatiefnemer en de gemeente samen alternatieven onderzoeken.

2.5. GVVP 2020

Het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan 2020 geeft beleidsuitgangspunten voor parkeren in bestaande situaties. Voor beleidsuitgangspunten van toekomstige ontwikkelingen is verwezen naar deze nota parkeernormen.

2.6. Geldigheid nota parkeernormen bij nieuwe CROW kencijfers

Het autobezit en autogebruik is veranderlijk. De CROW brengt daarom met enige regelmaat (om de ca. 10 jaar) nieuwe publicaties met andere kencijfers uit. Als een nieuwe publicatie wordt gepubliceerd wordt aangesloten bij die nieuwe kencijfers.

De kaders en beleidsuitgangspunten uit deze nota parkeernormen blijven dan geldend voor de vertaling van de nieuwe kencijfers naar voor de gemeente geldende parkeernormen.

2.7. Overige beleidsuitgangspunten

Voor het bepalen van de parkeerbalans gelden de volgende overige beleidsuitgangspunten:

- In een ruimtelijke ontwikkelingen is de initiatiefnemer verantwoordelijk voor het aanleveren van een sluitende parkeerbalans.
- De parkeerbehoefte wordt op eigen terrein opgevangen of binnen het plangebied. Als dit op zwaarwegende bezwaren stuit wordt in overleg met de gemeente naar alternatieven gezocht.
- Gebruik van (leegstaande) parkeercapaciteit in de openbare ruimte is mogelijk als dat met onderzoek aangetoond kan worden.
- Met leegstaande parkeercapaciteit wordt de leegstaande capaciteit bedoeld in de drukste periode.
- Bij transformatieontwikkelingen en functiewijziging mogen bestaande parkeerplaatsen in mindering (salderen) gebracht worden op de parkeervraag voor de nieuwe functie, de wijze van berekening is opgenomen in deze nota.
- Als blijkt dat parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden binnen het plan, de omliggende openbare ruimte of anderszins om een positieve of neutrale parkeerbalans te verkrijgen, dienen deze gerealiseerd te zijn bij de ingebruikname van de beoogde functies.

3. Autoparkeernormen

Voor de basis van de autoparkeernormen gebruikt de gemeente Veere de meest recente parkeerkencijfers van het CROW. Deze kencijfers zijn opgenomen in publicatie 381: 'Toekomstbestendig parkeren', uitgebracht door het CROW te Ede in december 2018. Om het juiste parkeerkerncijfer te gebruiken wordt rekening gehouden met de functie, de stedelijkheidsgraad, de stedelijke zone en een minimum, gemiddelde of maximum bandbreedte. In dit hoofdstuk is aandacht besteed aan die beïnvloedende factoren en het toepassen hiervan.

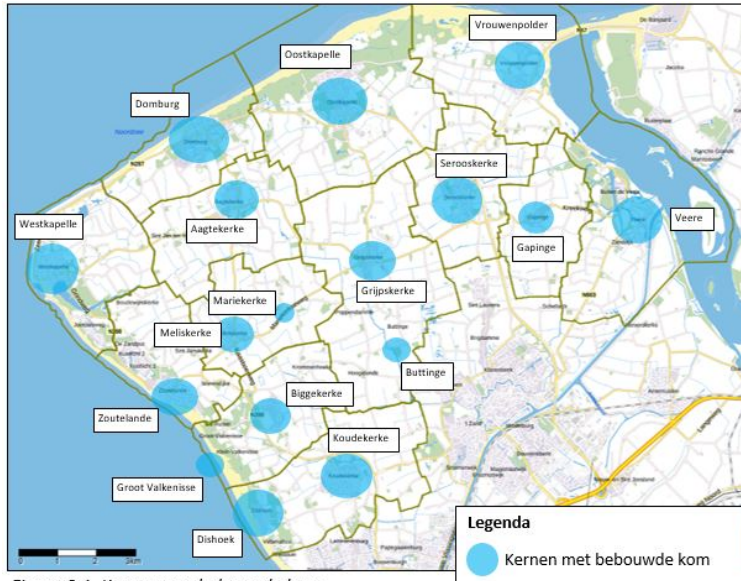
3.1. Parkeerkencijfers en achtergronden

De locatie waar de betreffende functie of voorziening zich bevindt, bepaalt de hoogte van de parkeervraag. De locatie zegt namelijk iets over het aanbod en de kwaliteit van de alternatieve vervoerswijzen. Zo kennen functies in een centrum of in de directe nabijheid ervan een lagere parkeervraag dan vergelijkbare functies elders in de bebouwde kom. Dit heeft te maken met (vaak) sturend parkeerbeleid, de beschikbaarheid en kwaliteit van vervoersalternatieven (lopen, fietsen, openbaar vervoer). Het tegenovergestelde geldt bij locaties (ver) buiten het centrum. Juist door het gebrek aan vervoersalternatieven zijn deze locaties eerder aangewezen op het gebruik van de auto. In de CROW zijn kencijfers opgenomen. Door rekening te houden met de beïnvloedende factoren die voor de gemeente Veere kenmerkend zijn, is de norm bepaald.

3.1.1. Stedelijke zones

De CROW systematiek nuanceert het bovenstaande door onderscheid te maken in stedelijke zones: centrum (het gebied van het kernwinkelapparaat), schil centrum, rest bebouwde kom (het overige stedelijke gebied) en buitengebied (alle gebieden gelegen buiten de bebouwde kom). Van (kern)winkelgebieden en/of stedelijke centra is in de Veerse dorpen en steden beperkt sprake. Als ze er al zijn, dan is de omvang beperkt en kleinschalig. Van een schil rondom het centrum is ook geen sprake. Om deze

reden is gekozen om ontwikkelingen binnen de bebouwde kom van een kern te koppelen aan een stedelijke zone rest bebouwde kom. Alle ontwikkelingen buiten de bebouwde kom vallen onder de stedelijke zone buitengebied.



Figuur 3.1. Kernen met bebouwde kom

Figuur 3.1. Kernen met bebouwde kom

3.1.2. Stedelijkheidsgraad

Bij het te hanteren kencijfer is de stedelijkheidsgraad van invloed. De stedelijkheidsgraad is gebaseerd op de omgevingsadressendichtheid. Het gaat hierbij om de adressendichtheid zoals die op basis van het CBS is bepaald. Met een gemiddelde adressendichtheid van minder dan 500 adressen per vierkante kilometer heeft de gemeente Veere de stedelijkheidsgraad niet stedelijk.

3.1.3. Bepalen bandbreedte

De parkeerkerncijfers kennen bandbreedtes: minimaal en maximaal. Binnen de gemeente Veere wordt het maximum van de bandbreedte voor de hele gemeente gebruikt. Er zijn verschillende redenen om hier bij aan te sluiten. Het autogebruik in de gemeente Veere is bovengemiddeld hoog en de afstand tot een treinstation relatief hoog. De afgelopen decennia is het autogebruik in Nederland alleen maar gestegen. De verwachting bestaat dat met het invoeren van rekeningrijden het autobezit verder zal toenemen. Bij rekeningrijden betaalt men namelijk per gereden kilometer en niet voor autobezit (wegenbelasting). Verder is er een relatie met de huidige woningnood in Nederland. Doordat mensen moeilijker een eigen woning kunnen bemachtigen is het aantal personen dat samen een huishouden vormt hoger dan zonder woningnood. Starters op de woningmarkt komen relatief slecht aan een woning, blijven langer thuis wonen en hebben toch een (extra) auto.

3.1.4. Beïnvloedende factoren samengevat

In tabel 3.2. zijn de beïnvloedende factoren opgesomd die van invloed zijn op de te hanteren parkeerkerncijfers uit het CROW.

Tabel 3.2. Overzicht beïnvloedende factoren

Gebied	Kernen	Stedelijke locatie	Bandbreedte CROW
Binnen de bebouwde kom	Aagtekerke, Biggekerke, Buttinge, Dishoek, Domburg, Gapinge, Grijskerke, Groot Valkenisse, Koudekerke, Mariekerke, Meliskerke, Oostkapelle, Serooskerke, Veere, Vrouwenpolder, Westkapelle, Zoutelande	Rest bebouwde kom	Maximum
Buiten de bebouwde kom	Verspreide huizen en bedrijven en recreatie verblijfsgebieden	Buitengebied	Maximum

3.2. Autoparkeernormen en uitzonderingen

Bijlage 2 geeft het totaaloverzicht van functies en de daaraan gekoppelde autoparkeernormen. Het kan in de praktijk voorkomen dat voor een functie geen parkeernorm bestaat. Wanneer deze situatie zich voordoet, moet de parkeernorm gehanteerd worden die geldt voor de meest vergelijkbare functie. Als ook die niet bestaat vraagt dat om maatwerk. Ook zijn in de CROW-publicatie kencijfers opgenomen die een ruime marge hebben of gebaseerd zijn op bepaalde aannames. Het is de verantwoordelijkheid van de initiatiefnemer om een aanneembare parkeervraag te bepalen.

De meeste normen in bijlage 2 zijn gebaseerd op de normen van de CROW. Er zijn ook enkele uitzonderingen. In deze paragraaf zijn die behandeld en nader toegelicht.

3.2.1. Recreatieve kamerverhuur, Bed en Breakfast

Als toeristische gemeente vindt in Veere relatief veel kamerverhuur plaats. De gemeenteraad heeft op 11 februari 2021 beleid voor recreatieve kamerverhuur vastgesteld. In dit beleid is ten aanzien van parkeren het volgende opgenomen:

- Per verhuurkamer is één parkeerplaats beschikbaar.
- Als recreatief nachtverblijf wordt aangeboden aan meer dan 3 personen moeten er twee parkeerplaatsen beschikbaar zijn.
- Die parkeerplaatsen moeten op eigen terrein aanwezig zijn, op het perceel van de woning waar de kamerverhuur plaatsvindt en aanvullend aan de eventueel voor de bewoner(s) van de woning op eigen terrein al aanwezige parkeerplaats of -plaatsen.
- Een parkeerplaats moet bereikbaar en toegankelijk zijn. De afmeting van de parkeerplaats moet ten minste 2,5 bij 5 meter groot zijn.

3.2.2. Chalets, vakantiewoningen, bungalows, lodges en verhuur stacaravans

Voor deze verblijfsrecreatie wordt deels aangesloten bij de parkeernorm die geldt voor bungalowparken (huisjescomplexen). Als echter recreatie-eenheden worden beoogd voor meer dan 6 personen moet per 1 tot 3 extra personen rekening gehouden worden met 1 extra parkeerplaats.

3.2.3. Domburgse vakantiewoningen

In gemeente Veere geldt de mogelijkheid om op een perceel met een woonbestemming één vakantie-woning te realiseren. Veelal betreft het hier de ombouw van een schuur naar een vakantiewoning. Deze zijn over het algemeen bedoeld voor maximaal 1 huishouden. Een parkeernorm van 1 parkeerplaats per Domburgse vakantiewoning is hier gebruikt.

3.2.4. Hotels (3, 4 en 5 sterren)

De CROW geeft verschillende kencijfers voor hotels en maakt daarbij onderscheid tussen het aantal sterren dat een hotel heeft. In de gemeente Veere is het aanbod openbaar vervoer niet vergelijkbaar met de (gemiddelde) rest van Nederland. Bij het bepalen van de parkeervraag is voor 3, 4 en 5 sterren-hotels een parkeernorm van 1 parkeerplaats per kamer voor bezoekers nodig en 1 parkeerplaats per 10 kamers voor personeel. Per saldo zijn dat 11 parkeerplaatsen per 10 kamers.

3.2.5. Restaurants

In de CROW zijn kencijfers opgenomen voor restaurants. Daarbij is rekening gehouden met een aantal parkeerplaatsen per 100 m² bruto vloeroppervlakte. De parkeerbehoefte is eigenlijk sterk afhankelijk van het aantal zitplaatsen en het autogebruik van de bezoekers. Een restaurant in de toeristische dorpskern van Domburg zal waarschijnlijk veel bezoekers hebben die in de buurt (loop of fietsafstand) een vakantieadres hebben. Het autogebruik van die bezoekers zal waarschijnlijk laag zijn en dan is de parkeernorm niet toepasbaar. Ook komt het voor dat een horecaverunning afgegeven wordt voor een maximaal aantal zitplaatsen. Het aantal m² bvo is daarbij niet relevant. De onderbouwing voor de parkeervraag bij een restaurant is daarom maatwerk.

4. Fietsparkeernormen

De fietsparkeernormen in voorliggende nota zijn gebaseerd op de fietsparkeerkencijfers van het CROW. Deze kencijfers zijn opgenomen in het ASVV 2021. De kencijfers bevatten, net als de autoparkeerkencijfers, een bandbreedte. De minimum bandbreedte sluit aan bij gemeenten met een laag fietsgebruik,

de maximum bandbreedte past bij gemeenten met een hoog fietsgebruik. De gemeente Veere heeft een hoog (toeristisch) fietsgebruik en een gemiddeld fietsgebruik door bewoners, werknemers of bezoekers. Bij de totstandkoming van de fietsparkeernormen is uitgegaan van een gemiddeld fietsgebruik. In bijlage 3 is het overzicht opgenomen van de fietsparkeernormen.

In het CROW is aangegeven hoe betrouwbaar (valide) de cijfers zijn. De meeste cijfers zijn aangeduid als minimaal valide. De cijfers in de bijlage worden daarom als richtinggevend beschouwd. Per ontwikkeling moet daarom op maat nagegaan worden wat de fietsparkeerbehoefte is en hoe dat opgevangen wordt. In ruimtelijke ontwikkelingen lost de initiatiefnemer de volledige fietsparkeerbehoefte in beginsel op eigen terrein of binnen het plangebied op. Als het niet mogelijk is de fietsparkeerbehoefte volledig in te vullen op eigen terrein van de initiatiefnemer, dan kan een beroep worden gedaan op de openbare ruimte. Bij het in gebruik nemen van de openbare ruimte geldt dat voor iedere gebruikte of nieuw te realiseren fietsparkeerplaats in de openbare ruimte de initiatiefnemer een vergoeding is verschuldigd van €350 (prijspeil 2022).

5. Bepalen parkeerbalans

Bij een goede ruimtelijke inpassing van een nieuwe ontwikkeling mogen géén significante nadelige gevolgen ontstaan voor de omgeving, ook niet voor het aspect parkeren. Met een positieve of neutrale parkeerbalans is geen sprake van nadelige gevolgen voor de omgeving. De parkeerbalans wordt bepaald met een berekening waarbij de parkeerbehoefte en het parkeeraanbod ten opzichte van elkaar worden vergeleken. In dit hoofdstuk is aangegeven hoe zo een parkeerbalans bepaald wordt met een stappenplan.

5.1. Bepalen parkeerbehoefte 5.1.1. Stap 1. de normatieve parkeerbehoefte

De normatieve parkeerbehoefte vormt het uitgangspunt voor de bepaling van het aantal benodigde parkeerplaatsen. Om de normatieve parkeerbehoefte te berekenen, voert de initiatiefnemer voor iedere te realiseren functie de berekening: functie * parkeernorm uit.

In de parkeernormen is voor iedere functie rekening gehouden met de bijbehorende zaken die voor die functie van belang zijn. Bijvoorbeeld: de normen voor de functie horeca bevatten naast de parkeerbehoefte voor bezoekers ook die van de eigen werknemers. De initiatiefnemer moet de normatieve parkeerbehoefte en de onderliggende berekeningen per functie, ter onderbouwing, gespecificeerd aanleveren aan de gemeente Veere.

5.1.2. Stap 2. mobiliteitscorrectie (optioneel)

In ruimtelijke ontwikkelingen kan sprake zijn van afwijkende omstandigheden die ertoe leiden dat de toepassing van de parkeernormen anders is dan in deze nota is opgenomen. Wanneer van deze situaties sprake is, kan door zowel de initiatiefnemer als de gemeente Veere een mobiliteitscorrectie worden onderbouwd en worden voorgelegd aan het college van Burgemeester en Wethouders. Een mobiliteitscorrectie kan bijvoorbeeld toegepast worden als in het plan deelauto's worden gerealiseerd of door andere maatregelen waaruit blijkt dat het autobezit zal afnemen.

5.1.3. Stap 3. dubbelgebruik

Ruimtelijke ontwikkelingen bestaan vaak uit verschillende functies die op verschillende momenten gebruikt worden. Zo hebben bijvoorbeeld bewoners, bezoekers aan bewoners, werknemers of bezoekers van winkels ieder hun eigen parkeergedrag. Iedere functie heeft daarmee zijn eigen aanwezigheidspercentage.

Zo geldt bijvoorbeeld voor een woonfunctie dat ongeveer de helft van de bewoners overdag thuis is (50% aanwezigheid) en dat voor een kantoorfunctie werknemers overdag 100% aanwezig zijn. De parkeernormen in deze nota gelden voor een aanwezigheidspercentage van 100%.

In ontwikkelingen met meerdere functies is het daarom mogelijk om parkeerplaatsen dubbel te gebruiken. Dubbelgebruik kan leiden tot het verminderen van de parkeervraag. De functies moeten dan wel getoetst worden aan de acceptabele loopafstanden en de soort activiteit van de aanwezige functies.

In bijlage 4 zijn de aanwezigheidspercentages weergegeven waarmee gerekend mag worden. Met die aanwezigheidspercentages kan het moment berekend worden wanneer de parkeerbehoefte maximaal is. Dat is dan leidend.

5.1.4. Stap 4. vaststelling parkeerbehoefte

Nadat een mobiliteitscorrectie en het dubbelgebruik zijn toegepast, wordt de parkeerbehoefte vastgesteld. Dit is het aantal parkeerplaatsen dat nodig is om de parkeerbehoefte op te vangen door een ontwikkeling.

5.2. Bepalen parkeeraanbod

Het te creëren parkeeraanbod kan op verschillende manieren plaatsvinden. In de stappen 5 t/m 8 zijn die manieren weergegeven.

5.2.1. Stap 5. salderen bij functiewijziging

Bij een functiewijziging blijft een gebouw staan, maar krijgt het een nieuwe functie. In veel gevallen leidde de oorspronkelijke bestemming ook tot een parkeerbehoefte. De parkeerplaatsen bedoeld om deze parkeerbehoefte te faciliteren, kunnen worden hergebruikt om de parkeerbehoefte van de nieuwe functie (gedeeltelijk) op te vangen. Dit principe wordt salderen genoemd.

Een aandachtspunt bij salderen is een mogelijke verschuiving van het moment waarop een functie haar parkeerbehoefte genereert. Met de werkwijze die de gemeente Veere hanteert, wordt zo veel als mogelijk voorkomen dat onjuiste verrekeringen van de oude parkeerbehoefte worden gedaan. De oude en nieuwe parkeerbehoefte wordt voor ieder dagdeel gesaldeerd. Het dagdeel waarop de parkeervraag het hoogst is, wordt aangehouden als nieuwe parkeerbehoefte. Parkeerplaatsen die exclusief ter beschikking stonden van de oude functie, kunnen op alle dagdelen worden gesaldeerd.

5.2.2. Stap 6. aanleg parkeerplaatsen op eigen terrein (POET) of aanleg van nieuwe parkeerplaatsen in de openbare ruimte

Het primaire uitgangspunt is dat de parkeerbehoefte wordt gefaciliteerd binnen de grenzen van het plangebied of door parkeerplaatsen aan te leggen in de openbare ruimte. Daarbij kan een combinatie van beiden nodig zijn. Bij het realiseren van woningen kan bijvoorbeeld parkeeraanbod worden gecreëerd op eigen terrein met een oprit of garage. In bijlage 6 is aangegeven waarmee gerekend mag worden. Bezoekers van die woningen zullen hun voertuig niet parkeren op de percelen van die woningen maar in de openbare ruimte.

Als blijkt dat dit andere negatieve effecten (zoals een verstoorde verkeersafwikkeling) met zich meebrengt, is onderzoek naar het te creëren parkeeraanbod op een andere locatie nodig. (zie stap 7).

5.2.3. Stap 7. gebruik van bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte (optioneel)

De situatie kan zich voordoen dat het niet mogelijk is om de volledige parkeerbehoefte op eigen terrein of op nieuw aangelegde parkeerplaatsen binnen het plangebied te faciliteren. Onder voorbehoud van goedkeuring van het college kan dan gebruik worden gemaakt van bestaande openbare parkeerplaatsen. Hierbij gelden enkele voorwaarden.

Maximale acceptabele loopafstanden

De parkeerplaatsen moeten binnen de maximaal acceptabele loopafstand liggen. In bijlage 5 zijn die loopafstanden t.o.v. verschillende functies weergegeven.

Parkeerdruk

De parkeerplaatsen mogen alleen worden gebruikt als sprake is van een acceptabele parkeerdruk. Bij de toedeling van parkeerplaatsen mag de bezettingsgraad in de eindsituatie overdag niet hoger zijn dan 85% en in de avond en nacht niet hoger dan 90%.

Door middel van een parkeeronderzoek kan door de initiatiefnemer de bestaande parkeerdruk inzichtelijk gemaakt worden. Wanneer een initiatiefnemer van plan is om een parkeertelling uit te laten voeren, moet contact opgenomen worden met de gemeente. Het college stelt namelijk voorwaarden waar een parkeertelling aan moet voldoen. De opzet van het onderzoek is namelijk specifiek, zowel qua gebied als moment van onderzoek.

Parkeerregulering

Op verschillende locaties en op verschillende manieren wordt binnen de gemeente parkeerregulering toegepast. Denk hierbij aan betaald parkeren, vergunninghoudersparkeren, blauwe zones of anderszins. In principe geldt dat parkeerplaatsen uitsluitend mogen worden toebedeeld in parkeergebieden zonder gereguleerd parkeergebied. Als toch beroep gedaan wordt op gebruik en/of aanleg van parkeerplaatsen in het gereguleerde gebied moet eerst overeenstemming met de gemeente bereikt worden. Alleen dan kunnen parkeerplaatsen in de openbare ruimte meegenomen worden in de parkeerbalans.

5.2.4. Stap 8. andere manieren

Het kan voorkomen dat het niet mogelijk is om parkeeraanbod te creëren dat voldoet aan de gestelde randvoorwaarden. Dan kan gezocht worden naar andere manieren om een acceptabel aanbod te creëren. Voor die manieren dagen we de initiatiefnemers uit om te komen met oplossingen. De initiatiefnemer kan hier geen rechten aan ontleen. Het college is eenzijdig bevoegd om te beslissen over het wel of niet instemmen met een voorstel van de initiatiefnemer.

Als het dan niet mogelijk is een beroep te doen op de beschikbare parkeercapaciteit in de openbare ruimte, kan worden nagegaan of het mogelijk is om nu of in de toekomst in de openbare ruimte extra parkeercapaciteit te realiseren.

Als het college instemt met het voorstel van de initiatiefnemer, dan is de initiatiefnemer een vergoeding verschuldigd van €7.500 per parkeerplaats die niet wordt gerealiseerd op eigen terrein (prijspeil 1 januari 2022).

5.2.5. Stap 9. opstellen parkeerbalans

In deze stap worden alle voorgaande stappen bij elkaar gevoegd voor een totaal beeld. Als sprake is van een positieve of neutrale parkeerbalans wordt voldaan aan een goede ruimtelijke inpassing van de ontwikkeling.

6. Rekenvoorbeeld

Dit rekenvoorbeeld heeft betrekking op een functiewijziging.

In de huidige situatie zijn 6 sociale huurwoningen aanwezig en de huidige parkeerbehoefte wordt opgevangen in de openbare ruimte. Deze 6 sociale huurwoningen gaan op in een nieuw, uitgebreider plan.

Het plan beoogt een nieuw te realiseren programma van 10 koopappartementen in het middensegment en een kantoor (zonder baliefunctie) van 1.000 m² bvo. Dit plan ligt in het centrum van Veere. Voor de koopappartementen zijn 10 parkeerplaatsen gereserveerd die uitsluitend gebruikt mogen en kunnen worden door de kopers.

Stap 1. de normatieve parkeerbehoefte

programma	norm	norm	behoefte
10 appartementen (midden segment)	Koop, appartement, midden	2,3 pp per appartement Waarvan 0,3 voor bezoekers	(2,3 – 0,3)*10= 20 pp voor bewoners en 3 pp voor bezoekers Totaal = 23 pp
1000 m ² bvo kantoor	Kantoor (zonder baliefunctie)	2,8 pp per 100 m ² bvo totaal	28 pp 51 pp

Stap 2. mobiliteitscorrectie (optioneel)

In dit rekenvoorbeeld is er geen mobiliteitscorrectie toegepast.

Stap 3. Dubbelgebruik

In navolgende berekening is de parkeervraag per functie afgezet tegen de aanwezigheidspercentages. Het drukste moment is maatgevend.

aanwezighedspercentage parkeerbehoefte Sub
totaal

Periode	Aanwezighedspercentage			Parkeerbehoefte				Subtotaal
	Woningen bewoners	Woningen bezoekers	Kantoren	Woningen bewoners	Woningen bezoekers	Kantoren		
Normatief				10*	10	3	28	51
Werkdag								
Ochtend	50%	10%	100%	10	5	0,3	28	43,3
Middag	50%	20%	100%	10	5	0,6	28	43,6
Avond	90%	80%	5%	10	9	2,4	1,4	22,8
Nacht	100%	0%	0%	10	10	0	0	20
Koopavond	80%	70%	5%	10	8	2,1	1,4	21,5
Zaterdag								
Middag	60%	60%	0%	10	6	1,8	0	17,8
Avond	80%	80%	0%	10	8	2,4	0	20,4
Zondagmiddag	70%	70%	0%	10	7	2,1	0	19,1

* Geen dubbelgebruik mogelijk parkeerplaatsen excl. voor bewoners

Stap 4. Vaststellen parkeerbehoefte

In stap 3 is de normatieve parkeerbehoefte van de beoogde ontwikkeling afgezet tegen eventueel dubbelgebruik. Op het drukste en dus maatgevende moment is de parkeerbehoefte 43,6 parkeerplaatsen. Aangezien 0,6 parkeerplaatsen geen ruimte biedt voor voertuigen wordt dat naar boven afgerond. De parkeerbehoefte is op het maatgevende moment 44 parkeerplaatsen. Dat is het aantal te realiseren parkeerplaatsen op eigen terrein als er niet gesaldeerd wordt.

Stap 5. Salderen bij functiewijziging

In de huidige situatie zijn 6 sociale huurwoningen aanwezig waarvan de normatieve parkeerbehoefte 12 parkeerplaatsen is.

programma	norm	norm	behoefte
6 huurwoningen	huur, huis, sociale huur	2 pp per woning voor bezoekers totaal	Waarvan 0,3 (2 - 0,3)*6= 10,2 pp voor bewo- ners, en 1,8 pp voor bezoekers 12 pp

Salderen vanwege functiewijziging

Op basis van de normatieve parkeerbehoefte van de 6 sociale huurwoningen die vervallen kunnen 12 parkeerplaatsen gesaldeerd worden. Deze saldering kan omdat in de huidige situatie het parkeeraanbod aanwezig is in de openbare ruimte. Het nog te realiseren parkeeraanbod op eigen terrein wordt dan $44 - 12 = 32$ pp.

Stap 6. Aanleg parkeerplaatsen op eigen terrein (POET) of aanleg van nieuwe parkeerplaatsen in de openbare ruimte

In dit rekenvoorbeeld dienen 32 parkeerplaatsen op eigen terrein te worden gerealiseerd, waarvan 10 parkeerplaatsen exclusief van specifieke kopers zijn.

Stap 7. Gebruik van bestaande parkeerplaatsen

Wanneer de initiatiefnemer geen mogelijkheid heeft om de parkeerbehoefte op eigen terrein te realiseren, dan kan een parkeerdrukonderzoek worden uitgevoerd door de initiatiefnemer. Op basis van de uitkomst van dit onderzoek kan worden gekeken of er mogelijkheden zijn in de openbare ruimte om binnen de maximum (acceptabele) loopafstanden gebruik te maken van bestaande parkeerplaatsen.

In dit rekenvoorbeeld gaan we er van uit dat dat initiatiefnemer slechts 28 parkeerplaatsen in het plan-gebied kan opnemen, in plaats van 32. Per saldo is dan nog een tekort van 4 parkeerplaatsen. Uit parkeerdruk onderzoek kan blijken dat dit tekort in de openbare ruimte opgevangen kan worden.

De gemeente brengt € 7.500,- in rekening per niet op eigen terrein gerealiseerde parkeerplaats.

Stap 9. Opstellen parkeerbalans

Uit voorgaande berekeningen is de volgende balans opgemaakt.

Parkeerbehoefte	# pp	Parkeeraanbod	# pp
Normatieve parkeerbehoefte	51	Salderen	12
Mobiliteitscorrectie	0	Aanleg eigen terrein	28
Parkeerbehoefte met dubbelgebruik	43,6	Gebruik openbare ruimte (na instemming gemeente)	4
Vastgestelde parkeerbehoefte	44	Geacreëerd parkeeraanbod	44

Het verschil tussen de vastgestelde parkeerbehoefte en het beoogde parkeeraanbod bedraagt 0 parkeerplaatsen. Daarmee is sprake van een neutrale parkeerbalans en voldoet het plan op het aspect parkeren aan een goede ruimtelijke inpassing.

1.1. Aanleiding

De gemeente Veere heeft nog geen vastgestelde nota parkeernormen. Momenteel wordt in de gemeente Veere gebruik gemaakt van de parkeerkencijfers van de CROW publicatie 381. Deze parkeerkencijfers worden landelijk gezien als een goede richtlijn om parkeernormen te bepalen. Om de parkeernormen beter aan te laten sluiten op situaties in de gemeente Veere is in deze nota parkeernormen de vertaalslag gemaakt van die parkeerkencijfers naar toepasbare parkeernormen. In deze nota is nader gedefinieerd welke kaders van toepassing zijn bij het bepalen van de parkeernormen en waarom welke keuze hierin is gemaakt.

1.2. Doel

Het overkoepelende doel van de gemeente is dat bij het mogelijk maken van een ruimtelijke ontwikkeling wordt voldaan aan een goede ruimtelijke inpassing.

Voor een goede ruimtelijke inpassing van een ontwikkeling mogen géén significante nadelige gevolgen ontstaan voor de omgeving, ook voor de aspecten parkeren. Deze notitie geeft inzicht in de normen die hiervoor gebruikt worden in de gemeente Veere.

Om die goede ruimtelijke inpassing aan te tonen zijn veel toets-aspecten van belang, zo ook het aspect parkeren. Bij het aspect parkeren geldt dat de parkeervraag en het parkeeraanbod met elkaar in balans moeten zijn. Deze nota parkeernormen biedt hulp bij het bepalen van de parkeervraag en biedt beleidsuitgangspunten voor het bepalen van het parkeeraanbod.

Het aspect parkeren heeft ook raakvlakken met andere vakdisciplines. Vanuit de ruimtelijke kwaliteit en vormgeving van de openbare ruimte is de wens om niet al te veel parkeerplaatsen op maaiveld niveau te realiseren. Tegelijkertijd zijn vanuit het oogpunt van ruimtelijke bereikbaarheid voldoende parkeerplaatsen gewenst. Daarnaast speelt ook het

gemeentelijk financiële plaatje een rol voor het aanleggen van parkeervoorzieningen (parkeerexploitatie). Daarom is voorafgaand aan het opstellen van deze nota breed overleg gevoerd met de andere vakdisciplines.

1.3. Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is het juridisch- en beleidskader opgenomen dat op deze nota van toepassing is. In het juridisch kader is onder andere de overgangsregeling opgenomen voor lopende ruimtelijke ontwikkelingen. Verder geeft het beleidskader inzicht in welke beleidsplannen en beleidsuitgangspunten van toepassing zijn. Vervolgens is in hoofdstuk 3 een toelichting gegeven op de vertaalslag naar de autoparkeernormen. In hoofdstuk 4 gebeurt dit voor de fietsparkeernormen. In hoofdstuk 5 is uitgelegd hoe met de parkeernormen een parkeerbalans opgesteld wordt met een stappenplan. In hoofdstuk 6 is een rekenvoorbeeld weergegeven voor een fictieve casus.

In onderstaande tabel vindt u een overzicht van de bijlagen bij deze nota.

Tabel 1. Overzicht bijlagen

Bijlagennummer Omschrijving

Bijlage 1 Begrippenlijst

Bijlage 2 Autoparkeernormen

Bijlage 3 Fietsparkeernormen

Bijlage 4 Aanwezigheidspercentages

Bijlage 5 Maximaal acceptabele loopafstanden

Bijlage 6 Omrekeningsfactoren POET

Bijlage 1 Begrippenlijst

- a. Aanwezigheidspercentage: een percentage waarmee voor een functie, per dagdeel, de aanwezigheid van de bijbehorende doelgroepen wordt aangegeven. Een overzicht met aanwezigheidspercentages is opgenomen in Bijlage 4.
- b. Autoparkeernorm: een getal dat aangeeft hoeveel autoparkeerplaatsen voor een bepaalde functie nodig zijn per eenheid of per 100 m² bruto vloeroppervlak (bvo).
- c. Bezoekersaandeel: het deel van de parkeervraag dat bestaat uit bezoekers.
- d. Bruto vloeroppervlak (bvo): het vloeroppervlakte van de ruimte, dan wel van meerdere ruimten, van een vastgoedobject gemeten (volgens NEN 2580) op vloerniveau langs de buitenomtrek van de (buitenste) opgaande scheidingsconstructie, die de desbetreffende ruimte(n) omhullen.
- e. CROW: een eigenaam voor een kennisplatform op het gebied van mobiliteit en infrastructuur.
- f. Eigen terrein: grond waarover de initiatiefnemer kan beschikken ter plaatse van de ruimtelijke activiteit, dan wel in de directe nabijheid binnen de in Bijlage 5 genoemde maximale loopafstanden van de ruimtelijke activiteit. Let op: openbaarheid in het kader van de Wegenwet staat los van eigendom.
- g. Fietsparkeernorm: een getal dat aangeeft hoeveel fietsparkeerplaatsen voor een bepaalde functie nodig zijn per eenheid of per 100 m² bruto vloeroppervlak (bvo).
- h. Gebruikersaandeel: het deel dat voortkomt uit vaste gebruikers, niet zijnde bezoekers.
- i. Initiatiefnemer: de ontwikkelaar en/of eigenaar van de grond of opstallen voor wie de aanvraag om een omgevingsvergunning is ingediend.
- j. Kwaliteitseis: een eis die gesteld wordt vanuit het oogpunt bruikbaarheid van een nieuw te realiseren fietsparkeervoorziening.
- k. Loopafstand: de kortst mogelijke (loop)route tussen de parkeerplaats en het bestemmingsadres.
- l. parkeerbehoefte: het aantal auto- en fietsparkeerplaatsen dat beschikbaar gesteld moet worden ten behoeve van een ruimtelijke ontwikkeling.
- m. Ruimtelijke ontwikkeling: een ontwikkeling zijnde nieuwbouw, transformatie en/of functiewijziging.

Bijlage 2 Autoparkeernormen

Wonen (norm is inclusief bezoekersaandeel)

Functie	Eenheid	Kernen	Buitengebied	Bezoek
Koop, woning, vrijstaand	Per woning	2,9	2,8	0,3
Koop, woning, twee-on-der-een kap	Per woning	2,6	2,6	0,3
Koop, woning, tussen/hoek	Per woning	2,4	2,4	0,3
Koop, appartement, duur	Per woning	2,5	2,5	0,3
Koop, appartement, midden	Per woning	2,3	2,3	0,3
Koop, appartement, goedkoop	Per woning	2,0	2,0	0,3
Huur, woning, vrije sector	Per woning	2,4	2,4	0,3
Huur, woning, sociale huur	Per woning	2,0	2,0	0,3
Huur, appartement, duur	Per woning	2,3	2,3	0,3
Huur, appartement, midden/goedkoop	Per woning	1,8	1,8	0,3
(Kamerverhuur, zelfstandig niet-studenten)*	Per kamer	1,0	1,0	0,2
Kamerverhuur, studenten	Per kamer	0,3	0,3	0,2
Aanleunwoning en serviceflat	Per woning	1,4	1,4	0,3
Kleine 1-persoonswoning (tiny house, mantelzorg)	Per woning	0,8	0,8	0,3

* Afwijkend van CROW, zie uitzonderingen

Horeca en verblijfsrecreatie

Functie	Eenheid	Kernen	Buitengebied	% Bezoekers
Camping (kampeerterrein)	Per standplaats	1,3	1,3	90%
(Bungalowpark huisjescomplex)	Per bungalow	1,8	2,2	91%
Recreatieve verhuur kamers in woningen, B&B (≤3 personen)*	Per kamer	1,0	1,0	n.v.t.
Recreatieve verhuur kamers in woningen, B&B (>3 personen)*	Per kamer	2,0	2,0	n.v.t.

Domburgse zomerwoning*	Per woning	1,0	1,0	n.v.t.
Hotel 3, 4 en 5 sterren*	Per kamer	1,1	1,1	80%
Hotel (zaal) meer dan 6 bedden*	Per 3 bedden	1,1	1,1	77%
Chalets, vakantiewoningen, bungalows, lodges en verhuurstacaravans (max. 6 pers)*	unit	1,8	2,2	91%
Café/bar/cafetaria	Per 100 m ² bvo	8,0	8,0	90%
Restaurant*	Per 100 m ² bvo	16,0	16,0	80%
Discotheek	Per 100 m ² bvo	22,8	22,8	99%
Evenementenhal/beursgebouw	Per 100 m ² bvo	11,0	11,0	99%

* Afwijking t.o.v. CROW, zie uitzonderingen

Werken

Functie	Eenheid	Kernen	Buitengebied	% Bezoekers
Kantoor (zonder baliefunctie)	Per 100 m ² bvo	2,8	2,8	5%
Commerciële dienstverlening	Per 100 m ² bvo	3,8	3,8	20%
Bedrijf arbeidsintensief/ bezoekersextensief	Per 100 m ² bvo	2,6	2,6	5%
Bedrijf arbeidsextensief /bezoeker extensief	Per 100 m ² bvo	1,3	1,3	5%
Bedrijfsverzamelgebouw	Per 100 m ² bvo	2,2	2,2	5%

Winkelen en boodschappen doen

Functie	Eenheid	Kernen	Buitengebied	% Bezoekers
Buurtsupermarkt	Per 100 m ² bvo	5,3	5,3	89%
Fullservice supermarkt	Per 100 m ² bvo	7,5	7,5	93%
Grote supermarkt (XL)	Per 100 m ² bvo	9,8	9,8	84%
Groothandel specialist	Per 100 m ² bvo	7,9	7,9	80%
Groothandel algemeen	Per 100 m ² bvo	8,4	8,4	80%
Buurt- en dorpscentrum	Per 100 m ² bvo	5,1	5,1	72%
Wijkcentrum (klein)	Per 100 m ² bvo	6,0	6,0	76%
Wijkcentrum (gemiddeld)	Per 100 m ² bvo	6,6	6,6	79%
Wijkcentrum (groot)	Per 100 m ² bvo	7,2	7,2	81%
Stadsdeelcentrum	Per 100 m ² bvo	7,9	7,9	85%
Kringloopwinkel	Per 100 m ² bvo	2,2	2,2	89%
Bruin- en witgoedzaken	Per 100 m ² bvo	6,9	6,9	92%
Woonwarenhuis/ woonwinkel	Per 100 m ² bvo	2,2	2,2	91%
Meubelboulevard/ woonboulevard	Per 100 m ² bvo	2,7	2,7	93%
Winkelboulevard	Per 100 m ² bvo	4,7	4,7	94%
Outletcentrum	Per 100 m ² bvo	11,4	11,4	94%
Bouwmarkt	Per 100 m ² bvo	2,6	2,7	87%
Tuincentrum	Per 100 m ² bvo	2,9	3,1	89%
Groencentrum	Per 100 m ² bvo	2,9	2,7	89%

Ontspanning (1/2)

Functie	Eenheid	Kernen	Buitengebied	% Bezoekers
Bowlingcentrum	Per bowlingbaan	3,3	3,3	89%
Biljart-/snookercentrum	Per tafel	1,6	2,0	87%
Dansstudio	Per 100 m ² bvo	6,0	7,9	93%
Fitnessstudio/sportschool	Per 100 m ² bvo	6,3	7,0	87%
Fitnesscentrum	Per 100 m ² bvo	6,8	7,9	90%
Wellnesscentrum	Per 100 m ² bvo	9,8	10,8	99%
Sauna, hamam	Per 100 m ² bvo	7,2	7,8	99%
Sporthal	Per 100 m ² bvo	3,1	3,7	96%
Sportzaal	Per 100 m ² bvo	3,1	3,8	94%
Tennishal	Per 100 m ² bvo	0,6	0,6	87%
Squashhal	Per 100 m ² bvo	2,8	3,3	84%

Zwembad overdekt	Per 100 m ² bvo	12,5	14,3	97%
Zwembad openlucht	Per 100 m ² bvo	13,9	16,8	99%
Zwemparadijs*	Per 100 m ² bvo	5,0	5,0	99%
Sportveld	Per ha. netto terrein	27,0	27,0	95%
Kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)	Per 100 m ² bvo	2,1	2,3	98%
Kunstijsbaan (400 meter)	Per 100 m ² bvo	2,8	3,0	98%
Jachthaven	Per ligplaats	0,7	0,7	99%
Golfoefencentrum (pitch en putt)	Per centrum	53,1	58,2	93%
Golfbaan (18 holes)	Per 18 holes	106,0	128,3	98%

* Vaak onderdeel van vakantiepark

Ontspanning (2/2)

Functie	Eenheid	Kernen	Buitengebied	% Bezoekers
Bibliotheek	Per 100 m ² bvo	1,4	1,6	97%
Museum	Per 100 m ² bvo	1,2	1,2	95%
Bioscoop	Per 100 m ² bvo	12,2	14,7	94%
Filmtheater/filmhuis	Per 100 m ² bvo	8,9	10,9	97%
Theater/schouwburg	Per 100 m ² bvo	11,3	13,5	87%
Musicaltheater	Per 100 m ² bvo	4,5	5,6	86%
Casino	Per 100 m ² bvo	7,0	8,5	86%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), gemiddeld en kleiner	Per 100 m ² bvo	7,2	7,6	97%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), groot	Per 100 m ² bvo	8,1	8,6	98%
Kinderboerderij	Per boerderij	7,2	7,6	97%
Manege	Per box	0,5	0,5	90%
Attractie- en pretpark	Per ha. netto terrein	12,0	12,0	99%
Volkstuin	Per 10 tuinen	1,5	1,6	100%
Plantentuin (botanische tuin)	Per gem. tuin	13,0	16,0	99%

Gezondheid

Functie	Eenheid	Kernen	Buitengebied	% Bezoekers
Huisartsenpraktijk	Per behandelkamer	3,5	3,5	57%
Apotheek	Per apotheek	3,6	3,6	45%
Fysiotherapiepraktijk	Per behandelkamer	2,2	2,2	57%
Consultatiebureau	Per behandelkamer	2,4	2,4	50%
Consultatiebureau voor ouderen	Per behandelkamer	2,1	2,3	38%
Tandartsenpraktijk	Per behandelkamer	2,8	2,9	47%
Gezondheidscentrum	Per behandelkamer	2,7	2,7	55%
Ziekenhuis	Per 100 m ² bvo	2,0	2,1	29%
Crematorium	Per gelijke plechtigheid	35,1	35,1	99%
Begraafplaats	Per gelijke plechtigheid	36,6	36,6	97%
Penitentiaire inrichting	Per 10 cellen	3,5	3,9	97%
Religiegebouw	Per zitplaats	0,2	0,2	60%
Verpleeg- en verzorgingshuis	Per wooneenheid	0,7	0,6	57%

Onderwijs

Functie	Eenheid	Kernen	Buitengebied	% Bezoekers
Kinderdagverblijf	Per 100 m ² bvo	1,5	1,6	0%
Basisonderwijs*	Per leslokaal	1,0	1,0	0%
Middelbare school	Per 100 leerlingen	5,9	5,9	11%
ROC	Per 100 leerlingen	6,9	6,9	7%
Hogeschool	Per 100 leerlingen	12,9	12,9	72%
Universiteit	Per 100 leerlingen	18,8	18,8	48%
Avondonderwijs	Per 10 leerlingen	7,9	11,5	95%

* exclusief Kiss en Ride

Bijlage 3 Fietsparkeernormen

Diverse functies (1/2)

Functie	Eenheid	Heel Veere
Rij- en vrijstaande woning	Per kamer	1,0
Appartement (met fietsenberging)	Per kamer	0,75
Appartement (zonder fietsenberging)	Per kamer	0,25
Studentenhuis	Per kamer	1,0
Woningen bezoekers	Per woning	0,5
Hotel	Per kamer	1
Kantoor (personeel)	Per 100 m ² bvo	1,7
Kantoor met balie (bezoekers)	Per 100 m ² bvo	5,0
Winkelcentrum	Per 100 m ² bvo	2,7
Supermarkt	Per 100 m ² bvo	2,9
Bouwmarkt	Per 100 m ² bvo	0,25
Tuincentrum	Per 100 m ² bvo	0,4
Basisschool (< 250 leerlingen)	Per 10 leerlingen	4,3
Basisschool (250 tot 500 leerlingen)	Per 10 leerlingen	5,0
Basisschool (>500 leerlingen)	Per 10 leerlingen	6,2
Basisschool (medewerkers)	Per 10 leerlingen	0,4
Middelbare school (leerlingen)	Per 100 m ² bvo	14,0
Middelbare school (medewerkers)	Per 100 m ² bvo	0,6
ROC (leerlingen)	Per 100 m ² bvo	12,0
ROC (medewerkers)	Per 100 m ² bvo	0,9
Apotheek (bezoekers)	Per locatie	7,0
Apotheek (medewerkers)	Per locatie	4,0
Begraafplaats/crematorium	Per gelijktijdige plechtigheid	5,0

Diverse functies (2/2)

Functie	Eenheid	Heel Veere
Gezondheidscentrum (bezoekers)	Per 100 m ² bvo	1,3
Gezondheidscentrum (medewerkers)	Per 100 m ² bvo	0,4
Kerk/moskee	Per 100 zitplaatsen	40,0
Ziekenhuis (bezoekers)	Per 100 m ² bvo	0,5
Ziekenhuis (medewerkers)	Per 100 m ² bvo	0,4
Bibliotheek	Per 100 m ² bvo	3,0
Bioscoop	Per 100 m ² bvo	7,8
Fitness	Per 100 m ² bvo	5,0
Museum	Per 100 m ² bvo	0,9
Sporthal	Per 100 m ² bvo	2,5
Sportveld	Per 100 m ² bvo	61,0
Sportzaal	Per 100 m ² bvo	4,0
Stadion	Per 100 zitplaatsen	9,0
Stedelijk evenement	Per 100 bezoekers	32,0
Theater	Per 100 zitplaatsen	24,0
Zwembad (openlucht)	Per 100 m ² bassin	28,0
Zwembad (overdekt)	Per 100 m ² bassin	20,0
Fastfoodrestaurant	Per locatie	29,0
Restaurant (eenvoudig)	Per 100 m ² bvo	18,0
Restaurant (luxe)	Per 100 m ² bvo	4,0
Busstation	Per halterende buslijn	42,0
Carpoolplaats	Per autoparkeerplaats	0,8

Bijlage 4 Aanwezigheidspercentages

Houd bij de toepassing van aanwezigheidspercentages rekening met de (commerciële) openingstijden van winkelfuncties.

Functie	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Koop-avond	Werkdag-nacht	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
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%	75%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	40%	0%
Horeca	30%	40%	90%	80%	0%	75%	100%	50%
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	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
Sociaal-medisch arts/consultatiebureau	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
Verpleeg- en verzorgingshuis/aanleunwoning	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%

Bijlage 5 Maximum acceptabele loopafstanden

De gewenste maximaal acceptabele loopafstanden naar hoofdfunctie. Deze afstanden gelden alleen voor de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, bij functiewijziging in de bestaande ruimtelijke ontwikkelingen of uitbereiding van de bestaande functies.

Doelgroepen	Loopafstand (acceptabel)	Kwaliteit
Bewoners	100 meter	Functioneel
Bezoekers van bewoners	100 - 200 meter	Functioneel
Ondernemers	100 - 400 meter	Functioneel
Werknemers	200 -600 meter	Functioneel
Dagtoeristen	100 - 600 meter	Gastheerschap
Verblijfstoeristen	100 - 600 meter	Gastheerschap
Winkelbezoekers	100 -200 meter	Gastheerschap
Sporters	100 – 400 meter	Functioneel
Cultureel en maatschappelijk bezoekers	100 - 200 meter	Functioneel
Gezondheidszorg bezoekers	100- 200 meter	Functioneel
Bijzondere doelgroepen	100 meter	Functioneel

Bijlage 6 Omrekeningsfactoren POET

Omrekeningsfactoren Parkeren Op Eigen Terrein

Soort parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekenings-aantal	Opmerking
Enkele oprit zonder garage(box)	1	1,0	Oprit minimaal 5 meter diep
Lange oprit zonder garage(box) of carport	2	1,5	Oprit minimaal 10 meter diep
Dubbele oprit zonder garage(box)	2	1,7	Oprit minimaal 5 meter breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,6	-
Garage(box) (niet bij woning)	1	0,0	-
Garage(box) met enkele oprit	2	1,0	Oprit minimaal 5 meter diep
Garage(box) met lange oprit	3	1,5	-
Garage(box) met dubbele oprit	3	1,7	Oprit minimaal 5 meter breed
Privé parkeerterreinen- of garages	1	1,0	Niet openbaar toegankelijk