

Handreiking toepassen parkeerkencijfers CROW in gemeente Goirle

1. Parkeerkencijfers in de gemeente Goirle

1.1 Het toepassen van actuele parkeerkencijfers

Tot 2030 komen er naar verwachting in de gemeente Goirle circa 1.200 woningen bij. De opgave hierbij is om woningen, maar ook bedrijfspanden te bouwen met aandacht voor de leefbaarheid en toegankelijkheid van de dorpen. Onderdeel van deze opgave is het realiseren van voldoende parkeermogelijkheden voor auto's. De gemeente toetst aanvragen voor omgevingsvergunningen op de bijgevoegde parkeeroplossing. De basis van deze toetsing is vastgelegd in de vigerende bestemmingsplannen of het parapluplan. De toetsing vindt plaats op basis van de meest recente richtlijnen van het Kennisplatform CROW.

1.2 Wat is een parkeerbehoefte?

Iedere ruimtelijke functie zoals wonen, werken en winkelen trekt een bepaalde hoeveelheid autoverkeer aan en vraagt daarmee ook om een bepaalde parkeerbehoefte. De parkeerkencijfers zoals door het CROW zijn beschreven, zijn een hulpmiddel bij het bepalen hoeveel parkeerplaatsen voor een bepaalde functie nodig zijn per eenheid of oppervlakte: de te verwachten parkeerbehoefte. De parkeerkencijfers die wij hanteren, bieden houvast bij het bepalen van de benodigde aantal parkeerplaatsen bij woningen, kantoren, winkels en andere functies zowel op eigen terrein, als in de openbare ruimte.

1.3 Handreiking toepassen parkeerkencijfers

Met deze handreiking geven wij aan initiatiefnemers van ruimtelijke ontwikkelingen aan hoe binnen de gemeente Goirle de parkeerkencijfers vanuit de meest recente publicatie van het CROW worden toegepast voor wat betreft parkeerplaatsen voor personenauto's bij aanvragen voor omgevingsvergunningen. Op het moment van verschijnen van deze handreiking is dat de publicatie: "Parkeerkencijfers – basis voor parkeernormering", publicatie 744, juli 2024. Hierin zijn parkeerkencijfers opgenomen voor de te gebruiken parkeernormering voor het parkeren van auto's bij verschillende functies. Hoe de gemeente omgaat met de toepassen van de parkeerkencijfers is beschreven in hoofdstuk 2. De wijze van het vaststellen op welke manier kan worden voldaan aan de parkeerbehoefte bij een aanvraag omgevingsvergunning is beschreven in hoofdstuk 3.

2. Invloedsfactoren bij het vaststellen van de parkeerbehoefte auto

2.1 Uitgangspunten toepassen parkeerkencijfers

Bij het vaststellen van de (toekomstige) parkeerbehoefte van verschillende functies, houdt de gemeente rekening met een aantal invloedsfactoren. In deze paragraaf zijn deze uitgewerkt.

Parkeerbehoefte gebaseerd op normale dagen

De gebruikte parkeerkencijfers voor het vaststellen van de parkeerbehoefte zijn gebaseerd op een druk moment in een normale week. Het is niet efficiënt om uit te gaan van uitzonderlijke pieken, zoals carnaval of kerstmis. De gemeente accepteert dat tijdens uitzonderlijke pieken een hoge parkeerdruk ontstaat en dat dit mogelijk leidt tot parkeeroverlast.

Stedelijkheidsgraad

Het CROW hanteert het begrip stedelijkheidsgraad bij de parkeerkencijfers. Onder stedelijkheidsgraad wordt verstaan het aantal adressen per vierkante kilometer. Deze stedelijkheidsgraad is van belang omdat het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen hiervan afhankelijk is. In de gemeente Goirle is de adressendichtheid ongeveer 1.200 adressen per vierkante kilometer (Bron: allecijfers.nl). De stedelijkheidsgraad in Goirle valt daarmee in de categorie "matig stedelijk".

Bereikbaarheidskenmerken: twee zones in de gemeente Goirle

Het CROW geeft parkeerkencijfers voor verschillende stedelijke zones. Dit omdat dat de parkeermogelijkheden en mogelijkheden voor de alternatieve vervoersmogelijkheden binnen een gemeente niet overal hetzelfde zijn. In de Omgevingsvisie van de gemeente Goirle (december 2021) wordt voor het centrumgebied ingezet op een goed bereikbaar en deels autovrij centrum met een goede aansluiting op het openbaar vervoer. De gemeente accepteert in het centrumgebied een zekere krapte voor wat betreft parkeren. Wij kiezen daarom de gemeente in te delen in twee zones: het centrum van Goirle en de alle overige gebieden. In het centrumgebied worden lagere parkeerkencijfers toegepast dan in de rest van de gemeente. De "centrumzone" sluit aan bij grenzen van het vigerend bestemmingsplan Centrumgebied en is weergegeven in bijlage 1. De "zone overig" omvat het gehele gebied van Goirle

tussen A58, Turnhoutsebaan, De Zuidrand en aan de oostzijde Abcoven, de kern Riel en het totale buitengebied van de gemeente.

Het midden van de bandbreedtes CROW

De richtlijnen van het CROW gaan uit van een bandbreedte van minimale en maximale parkeerkencijfers. In Goirle maken wij gebruik van het gemiddelde van deze bandbreedte als het te gebruiken parkeercijfer. Dit is mede gebaseerd op het autobezit, fietsgebruik, de huidige praktijkervaringen en het parkeerbeleid in de gemeente.

Parkeerkencijfers voor bezoekers

Het 'aandeel bezoekers' staat voor het aantal parkeerplaatsen, dat openbaar toegankelijk is voor bezoekers die hun auto willen parkeren. Het bezoekersaandeel blijkt in de praktijk voor verschillende locaties te verschillen. Des te meer richting het centrum, des te minder groot de autoafhankelijkheid van de bezoeker. Het benodigde aantal parkeerplaatsen voor bezoekers moet worden opgeteld bij het benodigde aantal parkeerplaatsen op basis van de parkeerkencijfers voor bewoners om de totale auto parkeervraag van een woongebied vast te stellen.

De parkeerkencijfers voor wonen zijn exclusief het aandeel voor bezoekers. Het aantal benodigde parkeerplaatsen voor bezoekers bij woningen is in een aparte tabel weergegeven. Voor de overige functies (werken, winkelen en boodschappen etc.) geldt dat het aandeel bezoekers onderdeel is van de parkeerkencijfers.

Parkeerkencijfers per functie.

In bijlage 2 zijn de van toepassing zijnde parkeerkencijfers per functie in de gemeente Goirle weergegeven. Daarbij is een indeling gemaakt in de volgende hoofdgroepen: wonen, werken, winkelen en boodschappen, cultuur en ontspanning, horeca en (verblijfs-)recreatie, gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen en onderwijs. Voor die functies die niet in deze hoofdgroepen zijn opgenomen, verwijzen wij naar publicatie 744 van het CROW of de meest recente publicatie.

Dubbelgebruik door aanwezigheidspercentages

De parkeerbehoefte is niet voor elke doelgroep op hetzelfde tijdstip van een week hetzelfde. Zo kunnen bijvoorbeeld parkeerplaatsen voor winkelend publiek in de avond en nacht worden gebruikt door bewoners. Dubbelgebruik van parkeervoorziening levert een efficiënte inrichting van de openbare ruimte op. De aanwezigheidspercentages bij het toepassen van dubbelgebruik van parkeervoorzieningen zijn opgenomen in bijlage 3.

Correctiefactor voor verschillende parkeervoorzieningen bij woningen

Bij het vaststellen van het aanbod van parkeerplaatsen op eigen terrein bij de functie "wonen" gebruiken we correctiefactoren. Deze correctie is afhankelijk van de vorm van het parkeren op eigen terrein en de afmetingen van de parkeervoorziening(en). Gebaseerd op het CROW, hanteren wij de volgende correctiefactoren.

Type parkeervoorziening	theoretisch aantal parkeerplaatsen	berekeningsaantal parkeerplaatsen	minimale afmetingen
enkele oprit zonder garage (voortuin)	1	1	oprit minimaal 2,5 meter breed en 5 meter diep
lange oprit zonder garage of carport	2	1	oprit minimaal 2,5 meter breed en 10 meter diep
dubbele oprit zonder garage	2	1,7	oprit minimaal 5 meter breed en 5 diep
garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4	garage 3 meter breed en 5,5 meter diep (binnenmaat)
garagebox (niet bij woning)	1	0,5	garage 3 meter breed en 5,5 meter diep (binnenmaat)
garage met enkele oprit	2	1	oprit minimaal 3 meter breed en 5 meter diep
garage met lange oprit	3	1,3	oprit minimaal 3 meter breed en 10 meter lang
garage met dubbele oprit	3	1,8	oprit minimaal 6 meter breed en 6 meter diep

Salderen bij functiewijziging

Bij een wijziging van de gebruikersfunctie van een gebouwde voorziening blijft het gebouw staan, maar krijgt het een andere functie, bijvoorbeeld van horeca of kantoor naar wonen. Wanneer de parkeerbehoefte, die bij de nieuwe functie hoort, lager is dan of gelijk is aan de parkeereis van de oude functie, is het niet nodig om extra parkeerplaatsen te realiseren. De parkeereis, voor zowel de oude als de nieuwe functie, wordt bepaald op basis van de parkeerkencijfers uit bijlage 2.

De parkeerbehoefte voor een nieuwe functie kan ook hoger zijn dan de parkeereis van de oude functie. In dat geval moet het verschil aan parkeerplaatsen, tussen de oude en nieuwe parkeerbehoefte, extra worden aangelegd. Daarbij gaan wij er vanuit dat het huidige aantal parkeerplaatsen gehandhaafd

blijft. Dus wanneer bij de nieuwe ontwikkeling bestaande parkeerplaatsen komen te vervallen, moeten deze door de initiatiefnemer bij de aanvraag voor een omgevingsvergunning worden gecompenseerd.

Bij het bepalen van de parkeerbehoefte voor en na de functiewijziging moet rekening worden gehouden met de aanwezigheidspercentages uit bijlage 3.

Aan salderen is een maximale termijn van vijf jaar verbonden. Wanneer het laatste vergunde gebruik van een functie langer dan vijf jaar geleden is (dus wanneer sprake is van vijf jaar leegstand), is het niet meer toegestaan om een oude parkeerbehoefte te salderen. De reden hiervoor is dat na vijf jaar niet mag worden aangenomen dat parkeerplaatsen die oorspronkelijk voor een functie zijn aangelegd, nog beschikbaar zijn. Voor parkeerplaatsen die op eigen terrein zijn gelegen geldt deze termijn niet. De beschikbaarheid van parkeerplaatsen op eigen terrein is in de regel gegarandeerd.

Mobiliteitsmanagement

Mobiliteitsmanagement is het organiseren van het slim gebruik maken en inspelen op de mobiliteitsbehoefte van werknemers, bezoekers of bewoners.

Mogelijke maatregelen bij mobiliteitsmanagement zijn:

- Mobiliteitsmaatregelen door werkgevers zoals thuiswerken, een fietsregeling, of aanbieden van openbaar vervoer abonnementen;
- Stimuleren van het gebruik van fiets door bijvoorbeeld infrastructurele maatregelen, fietscampagnes of het beschikbaar stellen van fietsen;
- Aanbieden van gedeeld autobezit of autogebruik, door bijvoorbeeld het aanbieden van deelmobiliteit, of het stimuleren van carpoolen.

Mobiliteitsmaatregelen kunnen leiden tot minder autogebruik en mogelijk zelfs tot minder autobezit. Wanneer initiatiefnemers mobiliteitsmanagement inzetten om minder autogebruik te realiseren, kan dit leiden tot een lagere parkeerbehoefte en dus tot minder parkeerplaatsen bij een bouwproject. Veel van deze initiatieven zijn enkel effectief gebleken in een sterk stedelijke omgeving met een hoogwaardig aanbod in openbaar vervoer. Hier is in de gemeente Goirle geen sprake van. Enkel de deelauto is een bewezen initiatief gebleken in vergelijkbare of kleinere woonkernen als Goirle en Riel, mits deze onder de juiste voorwaarden wordt toegepast.

De volgende correctiefactor wordt gehanteerd: 1 deelauto vervangt 4 parkeerplaatsen. Maximaal 25% van de parkeervraag van bewoners in het centrumgebied Goirle en 15% van het resterende gebied kan worden vervangen door de inzet van een deelauto. De volgende voorwaarden zijn hierbij van toepassing:

- De deelauto's krijgen een gereserveerde parkeerplaats toegewezen in de openbare ruimte, op een goed toegankelijke en zichtbare plek in of direct aan de nieuwe ontwikkeling.
- De gereserveerde parkeerplaatsen voor de deelauto worden meegenomen in de parkeerbalans.
- Bij het verlenen van de vergunning is een overeenkomst beschikbaar met een aanbieder van deelauto's voor het realiseren en exploiteren van de deelauto's over een periode van ten minstens vijf jaar.
- De deelauto's zijn beschikbaar op het moment van opleveren van het project zodat nieuwe bewoners er direct gebruik van kunnen maken.

Wanneer een initiatief kansen ziet om andere vormen van mobiliteitsmanagement toe te passen, kan er in uitzonderlijke gevallen afgeweken worden van de basisprincipes om het parkeren op eigen terrein op te lossen. Dit is enkel mogelijk bij grootschalige initiatieven en met de juiste onderbouwing. Dit staat verder omschreven in paragraaf 3.3.

Compenseren van verlies aan parkeerplaatsen

Bij bouwontwikkelingen waarbij bestaande parkeercapaciteit in de openbare ruimte verloren gaat, moet het verlies van deze capaciteit worden gecompenseerd binnen de aanvraag voor de omgevingsvergunning.

Acceptabele loopafstanden

Als maat voor situering van parkeerplaatsen ten opzichte van functies hanteren wij maximaal acceptabele loopafstanden. De acceptatie en dus de lengte van de loopafstand hangt af van aspecten als parkeerduur, motief en de verwachte kans op een parkeerplaats. Hierbij kan ook de aantrekkelijkheid van een looproute een rol spelen. De loopafstand wordt gemeten vanaf de eerste deur van een complex. Bij een woning is dat de voordeur, bij een kantorenpand de hoofdingang etc. De gemeente Goirle hanteert per functie de volgende maximale loopafstand.

Hoofdfunctie	Maximaal acceptabele loopafstanden
Wonen, zorg en onderwijs	100 meter
Winkelen, werken en ontspanning	250 meter

Afronding

Bij het berekenen van de parkeerbehoefte wordt aan het einde van de berekening afgerond op gehele aantallen. Afronding vindt als volgt plaats:

- bij kleiner dan 0,5 wordt naar beneden afgerond;
- bij 0,5 of hoger wordt naar boven afgerond.

Vrijstelling geringe parkeerbehoefte

We willen graag flexibel omgaan met kleine ruimtelijke ontwikkelingen met een geringe parkeerbehoefte. Daarom verlenen wij vrijstelling voor het realiseren van parkeerplaatsen voor die ontwikkelingen met een totale parkeerbehoefte van minder dan 1,5 parkeerplaats voor afronding. We verlangen geen parkeeronderzoek naar eventuele restcapaciteit in de openbare ruimte (zie paragraaf 4.2).

3. Realisatie van parkeerplaatsen bij bouwinitiatieven

3.1 Parkeerbehoefte leidt tot realisatie parkeerplaatsen

De parkeerbehoefte van een bouwinitiatief is het resultaat van de parkeerbalans van alle hoofdfuncties in het initiatief, waarbij rekening is gehouden met de wijze waarop het parkeren wordt gefaciliteerd. Deze parkeerbehoefte wordt vastgesteld zoals in hoofdstuk 2 is opgenomen.

3.2 Uitgangspunt: voldoen aan parkeerbehoefte op eigen terrein

Het basisprincipe is dat een ontwikkeling in de parkeerbehoefte voorziet op eigen terrein. Wanneer niet (volledig) aan dit basisprincipe kan worden voldaan, moet de initiatiefnemer aantonen waarom realisatie van de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein niet mogelijk is. In dat geval dient te worden gezien of een aanpassing van het bouwplan of mogelijk andere maatwerkoplossingen kunnen leiden tot het wel voldoen aan de parkeerbehoefte op eigen terrein.

In voorkomende gevallen kan het fysiek onmogelijk of onwenselijk zijn om op het eigen terrein parkeergelegenheid te realiseren, maar bestaat wel de mogelijkheid om de parkeerbehoefte in de directe nabijheid van het bouwplan op te lossen. Wanneer op een andere wijze dan op eigen terrein aan de parkeerbehoefte wordt voldaan, moet de initiatiefnemer aangegeven hoe dit gebeurt. Dit kan door:

a. Alternatieve private parkeeroplossing

De parkeerbehoefte kan binnen een acceptabele loopafstand van het bouwplan worden opgelost op een privaat terrein of in een private parkeervoorziening. Aangetoond moet worden dat deze parkeerplaatsen ten behoeve van het betreffende bouwplan worden aangewend. Hierbij wordt gevraagd naar een overeenkomst voor het gebruik van de private parkeervoorziening voor een periode van tenminste 10 jaar voor de betreffende ontwikkeling.

b. Benutten restcapaciteit omgeving

Als blijkt dat de parkeerbehoefte niet op eigen terrein kan worden opgelost dan is het mogelijk te onderzoeken of er in de directe omgeving (structurele) restcapaciteit is voor de (resterende) parkeerbehoefte. Om te voorkomen dat één bouwontwikkeling de volledige restcapaciteit gebruikt in de openbare ruimte staan wij maximaal vijf bestaande parkeerplaatsen toe als deel van de parkeeroplossing.

Er is sprake van restcapaciteit als de parkeerdruk in de directe omgeving, met toevoeging van de parkeerbehoefte van de ontwikkeling, onder de 85% blijft. Onder de directe omgeving wordt in dit verband verstaan binnen de maximaal acceptabele loopafstand van de ontwikkeling. De initiatiefnemer dient voor eigen rekening een onderzoek te laten uitvoeren door een gespecialiseerd onafhankelijk bureau. In bijlage 4 is de uitvoeringssystematiek voor een parkeerdrukmeting opgenomen.

3.3 Afwijken van het basisprincipe

Het college van burgemeester en wethouders kan in bijzondere gevallen op individuele gronden en in het geval van een bijzonder gemeentelijk belang, besluiten om af te wijken van het basisprincipe om het parkeren op eigen terrein op te lossen. Het is mogelijk dat een planontwikkeling gerealiseerd wordt, zonder dat aan de parkeerbehoefte wordt voldaan.

Wanneer een aanvrager afdoende onderbouwt dat het benodigde parkeeraanbod niet (volledig) binnen het bouwplan gerealiseerd kan worden en het blijkt niet mogelijk parkeerplaatsen elders te benutten of te realiseren en bij het ontbreken van restcapaciteit in de directe omgeving, is het mogelijk om bij zwaarwegende belangen af te wijken van de vastgestelde parkeerbehoefte. Dit speelt bijvoorbeeld wanneer het onmogelijk of onwenselijk is om parkeerplaatsen binnen het bouwplan te realiseren vanwege:

- de ontsluiting van het bouwplan;
- overwegingen van verkeersveiligheid;
- toepassing van andere wettelijke kaders.

De initiatiefnemer moet zijn aanvraag voor een omgevingsvergunning in dat geval voorzien van een onderbouwing van de noodzaak om af te wijken, de effecten die dit (eventueel) heeft op de omgeving en hoe hij participatie (informerende van burens/omgeving) heeft toegepast. Wanneer door de initiatiefnemer afdoende kan worden onderbouwd dat de parkeerbehoefte van de ontwikkeling lager ligt dan volgens de parkeerkencijfers, kan hiervan worden afgeweken. Hierbij dient de initiatiefnemer bijvoorbeeld te onderbouwen dat de doelgroep een wezenlijke andere parkeerbehoefte heeft dan de gemiddelde parkeerbehoefte volgens de parkeerkencijfers van het CROW.

Bij het opstellen van deze onderbouwing kan de initiatiefnemer bijvoorbeeld gebruik maken van zijn reeds eerder opgestelde business- of ondernemingsplan. Bij het opstellen van deze plannen is reeds aandacht besteed aan de specifieke bezoekersdoelgroep, formule, verwachte bezoekersaantallen en verzorgingsgebied. Deze gegevens kunnen worden gebruikt bij de onderbouwing van de parkeerbehoefte. Van belang blijft dat de parkeeroplossing passend is bij de ontwikkeling en dat dit niet leidt tot mogelijke parkeeroverlast in de omgeving.

Bijlagen

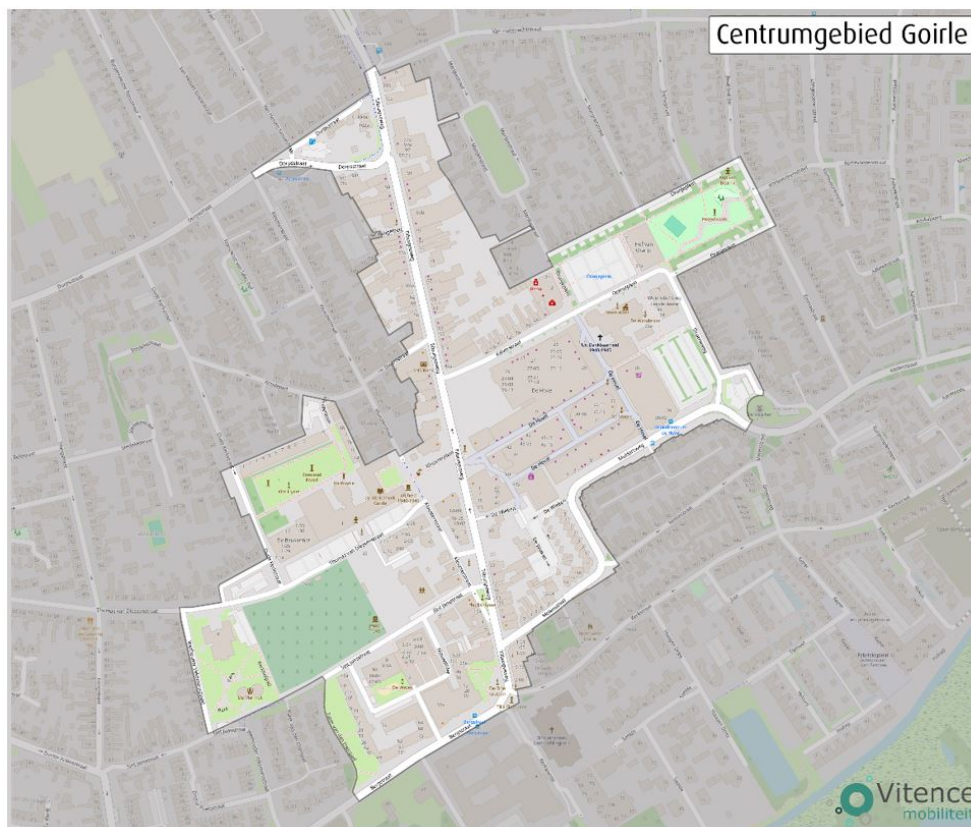
Bijlage 1: Zone Centrum Goirle

Bijlage 2: Parkeerkencijfer per functie per gebied

Bijlage 3: Aanwezigheidspercentages bij dubbelgebruik

Bijlage 4: Berekening Parkeerdruk bij inzet restcapaciteit

Bijlage 1: Centrumzone voor parkeerkencijfers Goirle



De zone voor het centrumgebied in de gemeente Goirle is gebaseerd op het vigerend bestemmingsplan Centrumgebied.

Bijlage 2: Parkeerkencijfer per functie

In de volgende tabellen is per functie aangegeven welke theoretisch parkeerkencijfer wordt gehanteerd en hoe de parkeerbehoefte wordt bepaald waarin een bouwinitiatief moet voorzien.

Hoofdgroep wonen

Parkeerkencijfer per woning

Type woning	Kencijfer centrum Goirle	Kencijfer overig
Koopwoning, vrijstaand	1,5	1,9
Koopwoning, twee-onder-een kap	1,4	1,8
Koopwoning, tussen/hoek	1,2	1,7
Koop, appartement > 100 m2 bvo	1,3	1,7
Koop, appartement 75 - 100 m2 bvo	1,1	1,3
Koop, appartement < 75 m2 bvo	1	1,3
Huurwoning, vrije sector	1	1,3
Huurwoning, sociaal	0,8	1,1
Huur, appartement vrije sector > 100 m2 bvo	1	1,3
Huur, appartement, vrije sector 75 - 100 m2 bvo	0,7	1,0
Huur, appartement vrije sector < 75 m2 bvo	0,6	0,9
Huur, appartement, sociale huur > 100 m2 bvo	0,7	1,0
Huur, appartement sociale huur 75 - 100 m2 bvo	0,6	0,9
Huur, appartement, sociale huur < 75 m2 bvo	0,5	0,8
Huur, appartement/kamer sociaal of vrije sector < 30 m2 bvo	0,35	0,5
Kamerverhuur, studenten, niet zelfstandig	0,05	0,2
Serviceflat, aanleunwoning	0,75	0,8
Kleine eenpersoonswoningen, tiny house (<50m2)	0,25	0,4

Parkeerkencijfer voor bezoekers per woning

Zone	centrum	overig
Parkeerkencijfer	0,1	0,15

Hoofdgroep werken

Werken	Kencijfer centrum Goirle	Kencijfer overig	Aandeel bezoekers
Kantoor zonder baliefunctie (administratief / zakelijk)	1,55	2,05	5%
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	2,05	2,85	50%
Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief (lab, werkplaats, etc)	1,55	2,35	5%
Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief (loods, opslag, etc)	0,65	1,05	5%
Kleinschalig beroep aan huis (bv. kapsalon, nagelstudio)	1	1,1	85%
Bedrijfsverzamelgebouw	1,25	1,85	-

Per 100 m2 Bruto Vloeroppervlakte

Hoofdgroep winkelen en boodschappen

Winkelen en boodschappen	Kencijfer centrum Goirle	Kencijfer overig	Aandeel bezoekers
Kleine supermarkt (<600 m2)	1,9	3,5	89%
Fullservice supermarkt	3,35	5,2	93%
Hoofdwinkelgebied (dorps)centrum	3,45	n.v.t.	82%
Buurtwinkel(gebied)	n.v.t.	3,7	72%
Groothandel algemeen	n.v.t.	6,4	80%
Groothandel specialist	n.v.t.	5,9	80%
Weekmarkt	0,195	0,195	85%
Kringloopwinkel	n.v.t.	1,85	89%
Bruin- en witgoedzaak	3,95	7,85	92%
Woonwarenhuis/woonwinkel	1,25	1,85	91%
Bouwmart	n.v.t.	2,35	87%
Tuin-/groencentrum	n.v.t.	2,55	89%

Per 100 m2 bruto vloeroppervlakte

Hoofdgroep horeca en (verblijfs)recreatie

Horeca en (verblijfs)recreatie	Kencijfer centrum Goirle	Kencijfer overig	Aandeel bezoekers	Eenheid
3* hotel	2,2	5	77%	per 10 kamers
bed & breakfast	0,6	0,9	90%	per voorziening
Cafe/bar/cafetaria	5	6	90%	per 100 m2 bvo
Restaurant	5	6	80%	per 100 m2 bvo

Hoofdgroep sport, cultuur en ontspanning

Sport, cultuur en ontspanning	Kencijfer centrum Goirle	Kencijfer overig	Aandeel bezoekers	Eenheid
Bibliotheek	0,45	1,15	97%	per 100 m2 bvo
Bioscoop	3,2	11,2	94%	per 100 m2 bvo
Filmhuis	2,6	7,9	97%	per 100 m2 bvo
Theater/schouwburg	7,4	9,8	87%	per 100 m2 bvo
Casino	5,7	6,5	86%	per 100 m2 bvo
Bowlingcentrum	1,6	2,8	89%	per 100 m2 bvo
Biljart/Snookercentrum	0,85	1,35	87%	per tafel
Dansstudio	1,6	5,5	93%	per 100 m2 bvo
Fitness/sportstudio	1,4	4,8	87%	per 100 m2 bvo
Wellnesscentrum	n.v.t.	9,5	99%	per 100 m2 bvo
Sauna	2,5	6,5	99%	per 100 m2 bvo
Sporthal	1,6	2,9	96%	per 100 m2 bvo
Sportzaal	1,55	2,85	94%	per 100 m2 bvo
Tennishal	0,3	0,5	87%	per 100 m2 bvo
Padelhal	0,35	0,65	87%	per 100 m2 bvo
Squashhal	1,6	2,7	84%	per 100 m2 bvo
Zwembad (open lucht)	n.v.t.	12,9	99%	per 100 m2 bassin
Sportveld	20	20	95%	per 100 m2 bvo
Golfbaan	n.v.t.	96	98%	per 18 holes
Indoorspeeltuin	3,1	4,7	97%	per 100 m2 bvo
Kinderboerderij	3,1	4,7	97%	per boerderij
Manege	n.v.t.	0,4	90%	per box
Volkstuin	n.v.t.	1,35	100%	per 10 tuinen
Plantentuin	n.v.t.	10,5	99%	per tuin

Hoofdgroep gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen

Gezondheidszorg en sociale voorzieningen	Kencijfer centrum Goirle	Kencijfer overig	Aandeel bezoekers	Eenheid
Huisartsenpraktijk	2,05	2,95	57%	per behandelkamer
Apotheek	2,25	3,15	45%	per apotheek
Fysiotherapiepraktijk	1,25	1,75	57%	per behandelkamer
Consultatiebureau	1,35	1,85	50%	per behandelkamer
Consultatiebureau voor ouderen	1,3	1,9	38%	per behandelkamer
Tandartsenpraktijk	1,55	2,35	47%	per behandelkamer
Gezondheidscentrum	1,55	2,2	55%	per behandelkamer
Religiegebouw	0,15	0,15	100%	per zitplaats
Verpleeg-/verzorgingstehuis	0,6	0,6	60%	per wooneenheid

Hoofdgroep onderwijs

Onderwijs	Kencijfer centrum Goirle	Kencijfer overig	Aandeel bezoekers	Eenheid
Kinderdagverblijf	1	1,4	0%	per 100 m2 bvo *
Basisonderwijs	0,75	0,75	48%	per leslokaal *
Middelbare school	3,7	4,9	11%	per 100 leerlingen
ROC	4,7	5,8	7%	per 100 leerlingen

* Kiss&Ride indien gewenst

Indien Kiss&Ride wenselijk is bij een basisschool dan dient de berekeningssystematiek hiervoor te worden gevolgd, zoals aangegeven door het CROW.

Bijlage 3: Aanwezigheidspercentages bij dubbelgebruik

	werkdag- ochtend	werkdag- middag	werkdag- avond	werkdag- nacht	koop- avond	vrijdag- middag	vrijdag- avond	zaterdag- middag	zaterdag- avond	zondag- middag
woningen bewoners	60%	60%	90%	100%	80%	70%	70%	75%	80%	75%
woningen bezoekers	40%	50%	75%	0%	70%	60%	100%	100%	100%	90%
kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	0%	5%	60%	0%	0%	0%	0%
commerciele dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	100%	5%	0%*	0%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	60%	60%	100%	0% **	60%
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	60%	70%	100%	0% **	0%
supermarkt	50%	60%	40%	0%	80%	80%	80%	100%	40%	60%
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	100%	40%	100%	100%	100%	75%
sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	50%	25%	50%	100%	25%	100%
bioscoop/theater/podium/etc	5%	40%	50%	0%	50%	40%	100%	40%	100%	40%
arts/therapeut/consultatiebureau	100%	100%	10%	0%	10%	75%	0%	0%	0%	0%
verpleeg/verzorgingstehuis	100%	100%	50%	25%	50%	100%	50%	100%	100%	100%
restaurant	30%	40%	80%	0%	80%	60%	90%	75%	100%	40%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%
avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	100%	0%	100%	0%	0%	0%

* indien op zaterdagavond open dan 100%

** indien 's avonds open dan 70%

Bijlage 4: Berekening parkeerdruk bij inzet restcapaciteit

In deze bijlage staat beschreven op welke manier een ontwikkelaar de parkeerdruk moet meten. De parkeerdruk is in dit geval het percentage parkeerplaatsen op de openbare weg waarop een auto staat geparkeerd. Daarbij wordt eerst het gebied bepaald waarin het onderzoek zal plaatsvinden. Vervolgens wordt het aantal legale parkeerplaatsen geteld, waarna op de genoemde tijdstippen het aantal geparkeerde auto's wordt geteld.

Afbakening gebied

In tabel op blz. 10 van deze handreiking staat de loopafstand waarbinnen een oplossing voor het parkeren gevonden moet worden. De loopafstand wordt gemeten vanaf de eerste deur van een complex. Bij een woning is dat de voordeur, bij een kantorenpand de hoofdingang etc. In het gebied dat binnen acceptabele loopafstand valt, wordt de parkeerdruk gemeten. Dit gebied wordt op kaart aangegeven.

Aantal parkeerplaatsen

Vervolgens wordt van de legale parkeerplaatsen het aantal geparkeerde auto's geteld. Een legale plek is: een parkeervak (uitgezonderd gehandicaptenparkeerplaatsen en gereserveerde plaatsen). Als er geen parkeervakken zijn, wordt de straatlengte in meters gedeeld door zes meter, zijnde de lengte van een parkeervak. De straatlengte wordt gemeten tussen kruispunten, exclusief eventuele onderbrekingen waar niet geparkeerd mag worden, bijvoorbeeld bij oversteeklocaties, bij afvalcontainers of een uitrit. Vijf meter vanaf een bocht mag niet worden geparkeerd. Dit moet worden afgetrokken van de straatlengte. Indien de deling leidt tot een getal achter de komma, dan wordt het aantal plaatsen afgerond.

Aantal geparkeerde auto's

Bij het bepalen van de parkeerdruk wordt uitgegaan van openbare parkeerplaatsen en de auto's die op deze openbare plaatsen zijn geparkeerd. Dit betekent dat parkeerplaatsen op eigen terrein niet meetellen in deze meting. Het gaat immers om de situatie die mensen tegenkomen als zij in de openbare ruimte willen parkeren. Auto's op gehandicaptenparkeerplaatsen en andere gereserveerde parkeerplaatsen tellen niet mee.

Tijdstip van meting

Doordeweekse tellingen geven een beeld van normale parkeerdruk. De tellingen op koopavond en zaterdagmiddag geven een beeld van de tellingen tijdens de wekelijkse piekdruk. De tellingen moeten worden uitgevoerd buiten de vakantieperiodes. Hieronder zijn voorbeelden van tijdstippen van metingen weergegeven. Het is mogelijk om in overleg met de gemeente in specifieke gevallen af te wijken van de voorgeschreven telmomenten (maatwerk). Dit kan bijvoorbeeld bij afwijkende openingstijden bij een bijzondere functie plaatsvinden.

Moment van de dag	Tijdstip
Doordeweekse avond/nacht	23.00-03.00 uur
Doordeweekse ochtend	10.00-12.00 uur
Doordeweekse middag	13.00-15.00 uur
Koopavond	18.00-20.00 uur
Zaterdagmiddag	13.00-15.00 uur

Parkeerdruk bepalen

Parkeerdruk bestaand = (het aantal geparkeerde auto's huidige situatie) / (het aantal legale parkeerplaatsen huidige situatie).

Parkeerdruk toekomst = (parkeerbehoefte nieuwe situatie + het aantal geparkeerde auto's huidige situatie) / (het aantal legale parkeerplaatsen huidige situatie).

De verschillende tijdstippen kunnen een verschillende parkeerdruk opleveren. Immers 's avonds kunnen de parkeerplaatsen anders gebruikt worden dan overdag. Per tijdstip wordt de bestaande en toekomstige parkeerdruk bepaald.

De hoogste parkeerdruk die wordt gemeten op de aangegeven tijdstippen is maatgevend voor het bepalen of de parkeerdruk boven de 85% uitkomt. Dit betekent dat als op één van de gemeten tijdstippen de parkeerdruk boven de 85% uitkomt, er geen gebruik kan worden gemaakt van de restcapaciteit van de openbare weg.