Nota Parkeernormen 2021

Gemeente Moerdijk

Spark
Nieuwstraat 4
2266 AD Leidschendam

+31 (0)70 317 70 05
info@spark-parkeren.nl
www.spark-parkeren.nl
www.linkedin.com/company/spark-parking

Gemeente Moerdijk
Pastoor van Kessellaan 15,
4761 BJ Zevenbergen

14 0168
info@moerdijk.nl

www.moerdijk.nl

Colofon

Opdrachtgever	Gemeente Moerdijk
Titel	Nota Parkeernormen 2021 gemeente Moerdijk
Versie	1.0
Datum	14 juni 2021
Projectteam	
Opdrachtgever	Eric Vinken Mariëlle Brouwer Maurice Roks Bella Verschoor Jeroen Leijdens Ruud Prinsen
Projectteam Spark	Angelique Breukel Edwin van der Gracht
Projectleider Spark	Angelique Breukel

Inhoudsopgave

1 INLEIDING 4

1.1 AANLEIDING 4

1.2 UITGANGSPUNTEN PARKEERNORMENBELEID 4

1.3 WIJZIGINGEN TEN OPZICHTE VAN HET VOORGAANDE PARKEERNORMENBELEID 4

1.4 LEESWIJZER 5

2 JURIDISCH KADER 6

2.1 HET BESTEMMINGSPLAN 6

2.2 PROJECTEN/UITBREIDING/INBREIDING 6

2.3 OVERGANGSREGELING 6

3 AUTOPARKEERNORMEN 7

3.1 TOTSTANDKOMING VAN DE AUTOPARKEERNORMEN 7

3.1.1 Gebiedsindeling en stedelijkheidsgraad 7

3.1.2 Keuzes binnen de CROW bandbreedtes 8

3.1.3 Autoparkeernormen voor verschillende functies 8

4 FIETSPARKEERNORMEN 11

4.1 TOTSTANDKOMING FIETSPARKEERNORMEN 11

4.2 TOEPASSING VAN DE FIETSPARKEERNORMEN 11

5 HET TOEPASSINGSKADER 13

5.1 VAN PARKEERBEHOEFTE NAAR PARKEEREIS 13

5.1.1 Stappenplan 13

5.1.2 Mobiliteitsregeling (optionele toevoeging 2022/2023) 16

5.2 DUBBELGEBRUIK 17

5.3 SALDERING BIJ FUNCTIEWIJZING OF LANGDURIGE LEEGSTAND 19

1 Inleiding

In voorliggend document is het parkeernormenbeleid van de gemeente Moerdijk uitgewerkt.

1.1 Aanleiding

De gemeente Moerdijk heeft in samenwerking met adviesbureau Spark haar parkeerbeleidsvisie geactualiseerd. Deze actualisatie heeft aanleiding gevormd om ook de nota parkeernormen te actualiseren. Naast verbeteringen die voortgekomen zijn uit de afgelopen 5 jaar waarin de nota is toegepast, hebben ook ontwikkelingen op het gebied van parkeernormen een plek gekregen in voorliggende nota parkeernormen.

1.2 Uitgangspunten parkeernormenbeleid

In de parkeerbeleidsvisie van de gemeente Moerdijk zijn drie beleidsuitgangspunten voor parkeren in ruimtelijke ontwikkelingen opgenomen. Met deze nota wordt verdere invulling gegeven aan ieder van deze uitgangspunten. Samengevat zijn dit de uitgangspunten uit het parkeerbeleid:

- In ruimtelijke ontwikkelingen wordt de volledige parkeereis in beginsel op eigen terrein opgelost, danwel door de aanleg van nieuwe parkeerplaatsen in de openbare ruimte.
- Gebruik van mogelijke overcapaciteit van parkeerplaatsen in de openbare ruimte is mogelijk onder de in deze nota gestelde voorwaarden;
- Bij transformatieontwikkelingen- en functiewijziging kunnen bestaande parkeerplaatsen mogelijk in mindering gebracht worden op de parkeereis voor de nieuwe functie, de wijze van berekening is opgenomen in paragraaf 5.3 van deze nota en in de ‘Beleidsregels Nota Parkeernormen Gemeente Moerdijk 2021’.

1.3 Wijzigingen ten opzichte van het voorgaande parkeernormenbeleid

Ten opzichte van het voorgaande parkeernormenbeleid zijn in de voorliggende nota parkeernormen verschillende wijzingen doorgevoerd. De voornaamste wijzigingen zijn:

- De nieuwe nota parkeernormen bevat fietsparkeernormen;
- De autoparkeernormen in deze nota zijn gebaseerd op meest recente parkeerkencijfers van het CROW (uitgebracht in december 2018);
- De inzet van deelauto’s is onderdeel van het toepassingskader;
- Deze nota bevat rekenvoorbeelden die leiden tot een betere leesbaarheid;

- De parkeernormen, aanwezigheidspercentages voor de berekening van het dubbelgebruik, maximale loopafstanden etc. zijn opgenomen in de bijlagen.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is het juridisch kader opgenomen dat op deze nota van toepassing is. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 een toelichting gegeven op de autoparkeernormen, in hoofdstuk 4 gebeurt dit voor de fietsparkeernormen. Het toepassingskader is opgenomen in hoofdstuk 5, in het toepassingskader wordt de vertaalslag gemaakt van de parkeerbehoefte naar de parkeercapaciteit die nodig is om de berekende behoefte te faciliteren.

In de onderstaande tabel is een overzicht opgenomen van de bijlagen bij deze nota.

Bijlagenummer	Omschrijving
Bijlage 1	Begrippenlijst
Bijlage 2	Autoparkeernormen
Bijlage 3	Fietsparkeernormen
Bijlage 4	Aanwezigheidspercentages
Bijlage 5	Maximale loopafstanden
Bijlage 6	Omrekenfactoren POET

Tabel 1 Overzicht bijlagen

2 Juridisch kader

2.1 Het bestemmingsplan

Voorliggende nota parkeernormen heeft een directe relatie met bestemmingsplannen en omgevingsplannen binnen de gemeente Moerdijk. In nieuwe bestemmings- en omgevingsplannen wordt standaard een verwijzing opgenomen naar de (op dat moment vastgestelde) nota parkeernormen.

2.2 Projecten/uitbreiding/inbreiding

Voorliggende nota parkeernormen heeft een directe relatie met projecten die binnen de gemeente Moerdijk worden uitgevoerd en geldt voor zowel voor projecten van derden als dat van de gemeente zelf. Plannen voor uitbreiding/inbreiding en functiewijzigingen dienen te worden getoetst aan deze nota parkeernormen. Bij het indienen van een principeverzoek of vergunningsaanvraag voor een project/ uitbreiding/ inbreiding / functiewijziging dient een initiatiefnemer zijn/haar plan te beargumenteren conform deze nota.

2.3 Overgangsregeling

Voor lopende ruimtelijke ontwikkelingen is een overgangsregeling van toepassing. Indien voor het tijdstip van inwerkingtreding van dit beleid een aanvraag omgevingsvergunning is ingediend, dan is daarop het beleid uit 2015 van toepassing.

Wanneer door de raad vastgestelde stedenbouwkundige of planologische kaders, waaronder een stedenbouwkundig programma van eisen, een stedenbouwkundige visie, een beeldregieplan, een masterplan, een kadernota en/of een bestemmingsplan of daaraan gelijk te stellen kaders, reeds afgewogen parkeernormen bevatten, blijven deze als toetsingskader gelden voor de bepaling van de parkeerbehoefte.

3 Autoparkeernormen

Als basis voor haar autoparkeernormen kiest de gemeente Moerdijk voor de meest recente parkeerkencijfers van het CROW[1]. Deze kencijfers zijn opgenomen in publicatie 381: 'Toekomstbestendig parkeren', uitgebracht door het CROW in december 2018.

3.1 Totstandkoming van de autoparkeernormen

In dit hoofdstuk wordt stilgestaan bij de wijze waarop de autoparkeernormen voor de gemeente Moerdijk tot stand zijn gekomen. Achtereenvolgens wordt ingegaan op: gebiedsindeling en stedelijkheidsgraad en de gemaakte keuzes binnen de CROW bandbreedtes.

3.1.1 Gebiedsindeling en stedelijkheidsgraad

Bij het formuleren van de parkeernormen is het belangrijk dat deze recht doen aan de plaatselijke situatie. Om deze reden is in voorliggende nota parkeernormen een gebiedsindeling opgenomen. De gemeente Moerdijk is ingedeeld in twee gebieden: Zevenbergen en de overige gebieden. Voor Zevenbergen zijn de autoparkeernormen op de stedelijkheidsgraad *matig stedelijk* gebaseerd, voor de overige gebieden wordt *niet stedelijk* als uitgangspunt gehanteerd. Het feit dat Klundert en Fijnaart tot de categorie *weinig stedelijk* behoren is in dit kader niet noemenswaardig, omdat deze kernen voor vele bestemmingen beperkt zijn voorzien in alternatieve vervoersmiddelen en het autobezit redelijk hoog is.

[1] CROW is een eigennaam voor een kennisplatform op het gebied van mobiliteit en infrastructuur. Voor het bepalen van parkeernormen wordt in veel gemeenten aansluiting gezocht met de parkeerkencijfers van het CROW.

Wijk	Omgevingsadressendichtheid	Stedelijkheidsgraad
Wijk 00 Zevenbergen	1.299	3 (matig stedelijk)
Wijk 01 Zevenbergschen Hoek	182	5 (niet stedelijk)
Wijk 02 Langeweg	73	5 (niet stedelijk)
Wijk 03 Klundert	558	4 (weinig stedelijk)
Wijk 04 Moerdijk	156	5 (niet stedelijk)
Wijk 05 Noordhoek	133	5 (niet stedelijk)
Wijk 06 Standdaarbuiten	263	5 (niet stedelijk)
Wijk 07 Fijnaart	598	4 (weinig stedelijk)
Wijk 08 Heijningen	60	5 (niet stedelijk)
Wijk 09 Willemstad	315	5 (niet stedelijk)
Wijk 10 Helwijk	129	5 (niet stedelijk)

Tabel 2 Stedelijkheidsgraad gemeente Moerdijk

3.1.2 Keuzes binnen de CROW bandbreedtes

Het autobezit in de gemeente Moerdijk ligt gemiddeld op 1,2 personenauto's per huishouden (Bron: CBS/RDW 2019), dit is 0,1 hoger dan het landelijk gemiddelde. Belangrijk om hierbij te vermelden is dat in Zevenbergen centrum het autobezit het laagst is, in de kleinere kernen is het autobezit het hoogst. In deze kleinere kernen is de concurrentiekracht van de fiets en het openbaar vervoer dan ook beperkt.

De CROW parkeerkencijfers bevatten bandbreedtes die passen bij de verschillende stedelijkheidsgraden. Op basis van het autobezit en autogebruik in de gemeente Moerdijk geldt de gemiddelde bandbreedte binnen de CROW parkeerkencijfers als uitgangspunt voor de te hanteren parkeernormen. Voor Zevenbergen geldt de gemiddelde bandbreedte parkeernormen 'matig stedelijk', voor de overige kernen die van 'niet stedelijk'.

3.1.3 Autoparkeernormen voor verschillende functies

In bijlage 3 zijn voor een groot aantal functies autoparkeernormen opgenomen. In deze paragraaf wordt een nadere toelichting gegeven op de parkeernormen voor een aantal veelvoorkomende functies. Het kan voorkomen dat voor een functie geen parkeernorm is opgenomen. Wanneer deze situatie zich voordoet, dient de parkeernorm te worden gehanteerd die geldt voor de meest vergelijkbare functie.

Woonfuncties

De gemeente Moerdijk maakt in deze nota onderscheid tussen verschillende soorten woonfuncties. Voor sociale huurwoningen geldt de huurliberalisatiegrens (in 2021: € 752,33) als criterium. Deze grens wordt jaarlijks geïndexeerd door de provincie. Voor overige woonfuncties (anders dan sociale huur) wordt de eenheid Bruto vloeroppervlakte (BVO) gebruikt. Bij nieuwbouw worden hiervoor bouwtekeningen/bouwbesluit gebruikt. Voor parkeerbalansen wordt gebruik gemaakt van oppervlaktemetingen in het BAG.

Overzicht woonfuncties
Koop- en vrije sector huurwoningen • Woning, groter dan 90m2 • Woning, kleiner dan 90m2 • Appartement, groter dan 90m2 • Appartement, kleiner dan 90m2
Huurwoningen • Sociale huur
Kamerverhuur en zorgwoningen • Kamerverhuur, zelfstandig • Kamerverhuur, niet-zelfstandig • Aanleunwoning en serviceflat • Kleine eenpersoonswoning (tiny house, meestal grondgebonden)

Tabel 3 Overzicht woonfuncties

Overige functies

In Bijlage 2 zijn voor een groot aantal functies autoparkeernormen opgenomen. Onder andere voor winkelfuncties, gezondheidsfuncties en onderwijsfuncties. Parkeernormen voor dit soort functies zijn vaak geënt op relevante eenheden. De parkeernorm voor de functie ‘huisartsenpraktijk’ gaat bijvoorbeeld uit van het aantal behandelkamers.

Halen en brengen van kinderen bij basisscholen en kinderdagverblijven

Bij nieuwe basisscholen en kinderdagverblijven dient het halen en brengen van kinderen goed te worden georganiseerd. Hiervoor kunnen kiss & ride parkeerplaatsen worden aangelegd. Bij de ontwikkeling van een basisschool of kinderdagverblijf wordt per situatie bezien hoeveel ruimte hiervoor benodigd is. Door kiss & ride parkeerplaatsen te voorzien van een venstertijd, kunnen de parkeerplaatsen buiten schooltijd dienen als reguliere parkeerplaatsen.

Oplaadpalen voor elektrische voertuigen

In het kader van duurzaamheid en de energietransitie zijn elektrische voertuigen in de toekomst niet meer weg te denken. Het is daarom wenselijk om bij nieuwe ontwikkelingen laadvoorzieningen in het voortraject mee te nemen. Momenteel beschikt de gemeente Moerdijk over “Beleidsregels oplaadinfrastructuur elektrische voertuigen gemeente Moerdijk”. Dit beleidsstuk blijft ten tijde van vaststelling van dit beleid intact. In 2022 is de wens om een uitgebreidere laadvisie en bijbehorende beleidsregels op te stellen en vast te leggen.

4 Fietsparkeernormen

Naast autoparkeernormen hanteert de gemeente Moerdijk ook fietsparkeernormen conform CROW richtlijnen. Dit sluit aan bij de ambitie van de gemeente om het fietsparkeren op een goede manier te organiseren. Deze normen worden toegepast bij nieuwbouw. Al bestaande woningen en voorzieningen hebben veelal niet de ruimte om alsnog aan deze nieuwe normen te kunnen voldoen.

4.1 Totstandkoming fietsparkeernormen

De fietsparkeernormen in voorliggende nota zijn gebaseerd op de fietsparkeerkencijfers van het CROW. Deze kencijfers zijn opgenomen in de publicatie ‘Leidraad fietsparkeren’. 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 Moerdijk heeft een laag fietsgebruik (Bron: CROW databank), onder andere te verklaren door de weinige verstedelijking en veelal grotere afstanden die binnen de gemeente Moerdijk moeten worden afgelegd op de fiets.

Stimuleren van fietsen

De gemeente Moerdijk ziet graag dat het fietsgebruik onder inwoners toeneemt. Een eerste stap is het opnemen van fietsparkeernormen in deze nota. We adviseren ontwikkelaars dan ook nadrukkelijk om te zorgen voor een voldoende grote bergruimte om fietsen te stallen bij de woning en daarbij ook oog te hebben voor de kwaliteit. Door meer ruimte in een berging bij de woning te maken is de kans op beschadigen van de fiets kleiner. Een stroomvoorziening maakt het ook eenvoudig om een elektrische fiets op te laden.

4.2 Toepassing van de fietsparkeernormen

Uitgangspunt bij de toepassing van fietsparkeernormen is dat de vereiste fietsparkeerplaatsen op eigen terrein worden aangelegd. Indien dit niet mogelijk is, dient door de initiatiefnemer onderzocht te worden of gebruik gemaakt kan worden van bestaande fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte. Indien hier geen mogelijkheden toe zijn, dienen nieuwe fietsparkeerplaatsen te worden gerealiseerd in de openbare ruimte. De initiatiefnemer voorziet in de kosten die hiermee gemoeid zijn. Het oordeel van

de gemeente Moerdijk is altijd leidend ten aanzien van de mogelijkheden om in de openbare ruimte fietsparkeerplaatsen te realiseren.

5 Het toepassingskader

De gemeente Moerdijk hanteert een bepaalde werkwijze op basis waarvan de autoparkeernormen worden toegepast. Deze werkwijze wordt het toepassingskader genoemd. Voor het fietsparkeren gelden dezelfde stappen in nieuwbouwsituaties.

5.1 Van parkeerbehoefte naar parkeereis

Met het toepassingskader wordt de parkeerbehoefte, die op basis van de parkeernormen wordt berekend, vertaald naar de parkeereis. De parkeereis staat voor het aantal parkeerplaatsen dat fysiek dient te worden gerealiseerd binnen de maximum acceptabele loopafstand van een ontwikkeling. Het niet voldoen aan de parkeereis vormt een weigeringsgrond voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning.

In de beleidsregels horende bij dit document wordt onderscheidt gemaakt tussen een nieuwe ontwikkeling en inbreiding/functiewijziging van een bestaand object.

5.1.1 Stappenplan

In deze paragraaf wordt het stappenplan beschreven op basis waarvan de parkeernormen worden toegepast.

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.

Stap 2: mobiliteitscorrectie (optioneel)

In ruimtelijke ontwikkelingen kan sprake zijn van afwijkende omstandigheden die ertoe leiden dat de toepassing van de parkeernormen die in deze nota zijn opgenomen, kunnen leiden tot een overschot aan parkeerplaatsen. Wanneer van deze situatie sprake is, kan door de initiatiefnemer een mobiliteitscorrectie worden onderbouwd en worden voorgelegd aan het college van burgemeester en wethouders.

Zo ontstaat de mogelijkheid om in nieuwbouwprojecten waarbij ook nieuwe openbare ruimte wordt toegevoegd, te experimenteren met een lagere parkeernorm t.b.v.

duurzaamheid en groenvoorzieningen. Een deel van de parkeerbehoefte kan bijvoorbeeld worden afgevangen met deelmobiliteit of met aantrekkelijke openbaarvervoer verbindingen. Voor dergelijke pilotprojecten is het belangrijk dat, indien de proef mislukt, er voldoende buffers aanwezig zijn (in zowel ruimte als financieel) om de gevolgen op te vangen. Deze afspraken worden vastgelegd in een locatie ontwikkelingsovereenkomst (LOO).

Het college zal daarom onder andere toetsen of binnen het plangebied op een later moment alsnog het gereduceerde aantal parkeerplaatsen (conform CROW ontwerprichtlijnen) kan worden gerealiseerd indien noodzakelijk.

Voor de gemeente Moerdijk zijn twee gronden benoemd op basis waarvan een mobiliteitscorrectie kan worden onderbouwd:

- Het is objectief aantoonbaar dat de ruimtelijke ontwikkeling niet leidt tot een stijging van de vraag naar autoparkeerplaatsen. De parkeerbehoefte kan op basis van de onderbouwing tot 100% worden gereduceerd.
- Als gevolg van de inzet van deelauto's daalt de parkeerbehoefte. Gemeente Moerdijk hanteert als uitgangspunt dat 1 deelauto geldt ter vervanging van maximaal 4 eigen auto's. Deze vervangingswaarde is afgeleid van landelijke richtlijnen. Bij de ontwikkeling van woonfuncties kan maximaal 20% van de totale parkeerbehoefte met deelauto's worden ingevuld. Voor iedere deelauto dient een geoormerkte deelautoparkeerplaats te worden aangelegd (op eigen terrein dan wel op nieuw aangelegde parkeerplaatsen in de openbare ruimte). Deze parkeerplaatsen vallen niet onder het dubbelgebruik omdat ze slechts door één doelgroep kunnen worden gebruikt.

Stap 3: vaststelling parkeereis

Nadat eventuele mobiliteitscorrectie(s) zijn toegepast, wordt de parkeereis vastgesteld. Dit is het aantal parkeerplaatsen dat fysiek dient te worden aangelegd. Deelgebruik en salderen zijn stappen binnen de vaststelling van de parkeereis en worden uitgebreid uitgewerkt in paragraaf 5.2 en 5.3.

Het kan voorkomen dat er bij deze berekeningen uitkomsten ontstaan met cijfers achter de komma. Bij het berekenen de parkeereis worden de berekeningen altijd afgerond op

hele (bruikbare) parkeerplaatsen. Is een norm van een woning 2.2 en worden er 2 woningen gebouwd, is de parkeerbehoefte 4.4 parkeerplaatsen. Zonder mobiliteitscorrectie dienen in dit voorbeeld 5 parkeerplaatsen te worden aangelegd. Op 0,4 parkeerplaats kan immers niet worden geparkeerd.

Stap 4: aanleg parkeerplaatsen op eigen terrein dan wel aanleg van nieuwe parkeerplaatsen in de openbare ruimte

Nadat de parkeereis is vastgesteld, wordt onderzocht hoe het benodigde aantal parkeerplaatsen kan worden gerealiseerd. Het primaire uitgangspunt is dat de parkeereis wordt gefaciliteerd door op eigen terrein parkeerplaatsen aan te leggen. Als parkeerplaatsen niet op eigen terrein kunnen worden gerealiseerd, kan in overleg met de gemeente Moerdijk worden onderzocht of er een mogelijkheid bestaat om nieuwe parkeerplaatsen in de openbare ruimte te realiseren. Op het plan dient ook draagvlak vanuit de omgeving te worden onderzocht. De initiatiefnemer van de ontwikkeling bekostigt de aanleg van deze parkeerplaatsen.

Parkeerplaatsen dienen te worden gerealiseerd binnen de maximale loopafstand die is gesteld voor desbetreffende functie. Indien voor wonen in een nieuw ontwikkelplan een max. loopafstand van 50m is vastgesteld, dienen de parkeerplaatsen bestemd voor deze woning binnen 50m van de woning te worden gerealiseerd.

De praktijk wijst uit dat parkeerplaatsen op eigen terrein (opritten, garageboxen etc.) niet altijd als parkeervoorziening worden gebruikt. Een oprit wordt bijvoorbeeld gebruik voor het stallen van een caravan. Om parkeeroverlast te voorkomen wordt hier rekening mee gehouden bij de aanleg van parkeerplaatsen op eigen terrein. In Bijlage 6 zijn hier omrekeningsfactoren voor opgenomen. Per type parkeervoorziening wordt een theoretisch aantal en een berekeningsaantal gegeven. Zo is de theoretische capaciteit van een garage(box) met enkele oprit 2 parkeerplaatsen, in de berekening wordt een dergelijke parkeervoorziening meegeteld als 1 parkeerplaats.

Stap 5: gebruik van bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte (optioneel)

De situatie kan zich voor doen dat het niet mogelijk is de volledige parkeereis op eigen terrein dan wel op nieuw aangelegde parkeerplaatsen in de openbare ruimte te faciliteren. Het college van Burgemeester en Wethouders is bevoegd om af te wijken van

de gestelde parkeereis. Indien er goede redenen zijn aangedragen voor afwijking, neemt het college dit besluit.

De maximale toekomstige parkeerdruk is leidend in de mogelijkheden hiertoe. Dit betekent dat ook met leegstand van bijvoorbeeld winkelpanden rekening wordt gehouden.
Uitgangspunt is dat de parkeerdruk in de eindsituatie (zonder leegstand) overdag niet hoger mag zijn dan 85% en in de avond en nacht niet hoger dan 90%. Vanaf deze percentages kan de parkeerdruk namelijk ook negatieve gevolgen hebben op de verkeersveiligheid. Denk aan oplopende irritaties, aan foutparkeren of automobilisten die tijdens het rijden meer gefocust zijn op het vinden van een parkeerplek, dan op de verkeerssituaties. De kans op schade en ongevallen wordt hierdoor steeds hoger.
De gemeente Moerdijk beschikt over parkeertellingen uit 2020 en 2021 (nachttellingen), welke gebruikt kunnen worden om de bestaande parkeerdruk inzichtelijk te maken in de nacht. Op het moment dat deze tellingen in twijfel worden getrokken, of op het moment dat de parkeerdruk op een ander moment leidend is, dient apart te worden geteld. Een initiatiefnemer kan hiertoe een opdracht uitzetten t.b.v. zijn/haar ontwikkeling, maar de gemeente stelt voorwaarden waar deze tellingen aan moeten voldoen. Deze voorwaarden zijn:

- De parkeertellingen dienen te worden uitgevoerd door een gecertifieerd en door de gemeente akkoord bevonden onderzoeksbureau;
- De uitvoering van het parkeeronderzoek (telmomenten, onderzoeksgebied, wijze van meten) dient te worden afgestemd met de gemeente;
- Het parkeeronderzoek wordt bekostigd door de initiatiefnemer.

5.1.2 Mobiliteitsregeling (optionele toevoeging 2022/2023)

Zoals in de parkeerbeleidsvisie in paragraaf 4.2.4 is opgenomen, bestaat de wens om onderzoek te doen naar het opzetten van een mobiliteitsfonds. Indien in 2022/2023 de invoering van een mobiliteitsfonds wordt vastgesteld, kan de volgende stap aan bovenstaande worden toegevoegd:

Stap 6: storting in het mobiliteitsfonds

Deze nota parkeernormen biedt initiatiefnemers de mogelijkheid om een (resterend) gedeelte van de parkeereis af te kopen bij de gemeente Moerdijk. Dit is uitsluitend mogelijk als stap 2, stap 4 en stap 5 niet hebben geleid tot de oplossing van de parkeereis. De initiatiefnemer doet een storting in het mobiliteitsfonds, met het gestorte bedrag voorziet de gemeente Moerdijk (in samenwerking met de initiatiefnemer) in de bedachte parkeer- of mobiliteitsoplossing. De rol van de gemeente is om deze oplossing te realiseren aangezien ze eigenaar en beheerder van de openbare ruimte is. In het geval van een mobiliteitsoplossing, ligt bij de initiatiefnemer een onderzoekplicht. Er dient te worden onderzocht of een mobiliteitsmaatregel oplossing kan bieden voor het resterende gedeelte van de parkeereis. Als niet objectief aangetoond kan worden dat met de mobiliteitsmaatregel de parkeerbehoefte verlaagd, is storting in het mobiliteitsfonds niet mogelijk. Ten aanzien van haar mobiliteitsfondsregeling hanteert de gemeente Moerdijk de volgende uitgangspunten:

- Het tarief per parkeerplaats voor de storting in het mobiliteitsfonds is vastgelegd in de ‘Verordening mobiliteitsfonds Moerdijk’.
- Tussen de gemeente en de betreffende initiatiefnemer wordt ten behoeve van de storting in het mobiliteitsfonds een overeenkomst opgesteld. In deze overeenkomst wordt ten minste het aantal afgekochte parkeerplaatsen vastgelegd, het afkoopbedrag en de termijn waarbinnen de bedachte parkeer- of mobiliteitsoplossing wordt gerealiseerd.
- Op het moment dat de gemeente Moerdijk niet aan haar verplichting heeft kunnen voldoen om te voorzien in de afgesproken parkeer- of mobiliteitsoplossing, dan ontstaat het recht op restitutie van het gestorte bedrag.

5.2 Dubbelgebruik

Ruimtelijke ontwikkelingen of functiewijzigingen hebben in de omgeving waarin zij plaatsvinden vaak betrekking op meer dan één doelgroep. Bewoners, bezoekers van bewoners, werknemers, bezoekers van winkels; iedere doelgroep heeft zijn eigen aanwezigheid. Ongeveer de helft van de bewoners is overdag thuis (50% aanwezigheid), voor een kantoorfunctie geldt dat deze overdag 100% van zijn parkeerbehoefte genereert. In sommige ontwikkelingen is het om deze reden mogelijk om parkeerplaatsen dubbel te gebruiken. Als gevolg hiervan hoeven in totaliteit minder parkeerplaatsen te

worden aangelegd. Voor het berekenen van Dubbelgebruik dient rekening te worden gehouden met de maximaal acceptabele loopafstand.

Om de mogelijkheden op het vlak van dubbelgebruik te onderzoeken, zijn in Bijlage 4 voor verschillende soorten functies aanwezigheidspercentages opgenomen. Aan de hand van deze aanwezigheidspercentages wordt gezocht naar het moment van de dag/week waarop de parkeerbehoefte maximaal (leidend) is. In het onderstaande rekenvoorbeeld (zie pagina 15) wordt de parkeerbehoefte berekend van een fictief programma, uitgaande van dubbelgebruik.

Rekenvoorbeeld: dubbelgebruik

In dit rekenvoorbeeld bestaat het programma uit 10 appartementen kleiner dan 90m2 (koop) en 1.000 m² bvo kantoor (zonder baliefunctie). De ontwikkeling is gelegen in Zevenbergen. Het rekenvoorbeeld is vereenvoudigd. Uit het voorbeeld volgt dat het programma een normatieve parkeerbehoefte heeft van 36 parkeerplaatsen, rekening houdend met dubbelgebruik moeten er 28 parkeerplaatsen worden aangelegd. Kantoormedewerkers maken overdag gebruik van de parkeerplaatsen waar in de avond en nacht bewoners staan geparkeerd.

Berekening	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Werkdag-nacht	Zaterdag-avond
Aanw. percentage woningen bewoners	50%	90%	100%	80%
Aanw. percentage woningen bezoekers	20%	80%	0%	100%
Aanw. percentage kantoor	100%	5%	0%	0%
Parkeerbehoefte woningen bewoners	6,5	11,7	13,0	10,4
Parkeerbehoefte woningen bezoekers	0,6	2,4	0,0	3,0
Parkeerbehoefte kantoor	20,0	1,0	0,0	0,0
Parkeerbehoefte totaal	**27,1**	**15,1**	**13,0**	**13,4**

5.3 Saldering bij functiewijzing of langdurige leegstand

Bij een functiewijziging of bij langdurige leegstand leidde de oorspronkelijk functie veelal ook tot een parkeerbehoefte. Na vijf jaar is er sprake van langdurige leegstand en kan er geen sprake zijn van functiewijziging en salderen. Er wordt een nieuwe functie aan de omgeving toegevoegd. De parkeerplaatsen bedoeld om in deze parkeerbehoefte te voorzien, kunnen binnen de max. acceptabele loopafstand worden hergebruikt om de parkeerbehoefte van de nieuwe functie (gedeeltelijk) op te lossen. Dit principe wordt salderen genoemd.

Aandachtspunten bij salderen is een mogelijke verschuiving van het moment waarop een functie haar parkeerbehoefte genereert, een verschuiving in de max. acceptabele loopafstand en fysieke veranderingen of verandering van regelgeving binnen de omgeving van de ontwikkeling. Met de werkwijze die de gemeente Moerdijk hanteert, wordt zo veel mogelijk voorkomen dat onjuiste verrekeningen van de oude parkeerbehoefte worden gedaan (zie onderstaand rekenvoorbeeld

Rekenvoorbeeld: salderen

In dit rekenvoorbeeld wordt de parkeerbehoefte van een voormalige kantoorfunctie gesaldeerd. Het gebouw krijg een nieuwe bestemming als woonfunctie. In dit voorbeeld wordt voor beide functies een parkeerbehoefte van 20 parkeerplaatsen aangehouden. Omwille van eenvoud wordt slechts voor een aantal dagdelen de parkeerbehoefte bepaald. Ook wordt het bezoekersaandeel niet apart berekend.

Uit de onderstaande tabel kunnen verschillende conclusies worden getrokken. Uit de tabel blijkt dat de parkeerbehoefte van de nieuwe woonfunctie, op de werkdagochtend- en middag lager ligt dan de parkeerbehoefte van de oude kantoorfunctie. Kantoren leiden namelijk op werkdagen overdag tot hun maximale parkeerbehoefte (100% aanwezigheid), voor woningen geldt dat doorgaans ongeveer de helft van de bewoners thuis is (50% aanwezigheid).

Een andere conclusie is, dat het moment waarop de parkeerbehoefte maximaal is, kan verschillen tussen de oude en nieuwe functie. Dit blijkt ook uit de onderstaande tabel. In de werkdagnacht leidt een kantoorfunctie tot geen parkeerbehoefte (0% aanwezigheid), dit terwijl alle bewoners in de nieuwe situatie thuis zullen zijn (100% aanwezigheid). Dit betekent dat bij de transformatie van een kantoorgebouw naar woningen, de volledige parkeerbehoefte moet worden gefaciliteerd. In dit voorbeeld dienen 20 parkeerplaatsen te worden aangelegd. Het uitgangspunt is namelijk dat de parkeerplaatsen voor het kantoor, in de nacht niet beschikbaar zijn. De parkeerplaatsen kunnen in de praktijk wel degelijk (voor een deel) beschikbaar zijn. Als dit de inschatting is, dient dit te worden aangetoond door middel van een parkeertelling (zie paragraaf 5.1.1 stap 5).

Berekening	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Werkdag-nacht	Zaterdag-avond
Aanw. percentage kantoor	100%	100%	0%	0%
Aanw. percentage woningen bewoners	50%	50%	100%	80%
Parkeerbehoefte kantoor (huidig)	20,0	20,0	0,0	0,0
Parkeerbehoefte wonen (toekomstig)	10,0	10,0	20,0	16,0
Resultaat (oud – nieuw)	**10**	**10**	**-20**	**-16**

De oude en nieuwe parkeerbehoefte wordt voor ieder dagdeel gesaldeerd en houdt

zodoende rekening met de aanwezigheidspercentages van de functie(s) zoals opgenomen in bijlage 4. Het dagdeel waarop de parkeervraag het hoogst is, wordt aangehouden als nieuwe parkeerbehoefte. Parkeerplaatsen die exclusief ter beschikking stonden van de oude functie (eigen terrein), kunnen op alle dagdelen worden gesaldeerd.

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 vloer oppervlak (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 eigennaam voor een kennisplatform op het gebied van mobiliteit en infrastructuur.

f Eigen terrein: grond waarover de initiatiefnemer kan beschikken ter plaatse van de ruimtelijke ontwikkeling danwel in de directe nabijheid binnen de in Bijlage 5 genoemde maximale loopafstanden van de ruimtelijke ontwikkeling.

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 opstellen voor wie de aanvraag om een omgevingsvergunning is ingediend.

j Loopafstand: de kortst mogelijke looproute tussen de parkeerplaats en het bestemmingsadres.

k Maximaal acceptabele loopafstand: de maximaal acceptabele afstand vanaf de parkeerplaats naar de voordeur van een voorziening. Gemeten vanuit de voorziening.

l Parkeereis: het aantal auto- en fietsparkeerplaatsen dat beschikbaar gesteld moet worden ten behoeve van een ruimtelijke ontwikkeling.

m Parkeerplaats: Een ruimte waar één voertuig kan en mag worden geparkeerd. Bij het ontwerpen van een parkeerplaats wordt gebruik gemaakt van CROW ontwerprichtlijnen of richtlijnen uit NEN 3122 voor parkeerplaatsen in garages.

- Ruimtelijke ontwikkeling: een ontwikkeling zijnde nieuwbouw, transformatie en/of functiewijziging

Bijlage 2 Autoparkeernormen

Wonen (inclusief bezoekersaandeel)

Functie	Eenheid	Zevenbergen	Rest gebied	% bezoekers
Woning, groter dan 90 m²	Per woning	1,8	2,2	0,3
Woning, kleiner dan 90 m²	Per woning	1,7	2,0	0,3
Appartement groter dan 90 m²	Per woning	1,7	2,1	0,3
Appartement, kleiner dan 90 m²	Per woning	1,6	1,9	0,3
Sociale huur	Per woning	1,4	1,6	0,3
Kamerverhuur, zelfstandig	Per kamer	0,7	0,7	0,3
Kamerverhuur, onzelfstandig	Per kamer	0,3	0,3	0,3
Huisvesting Arbeidsmigranten	Per kamer	0,7	0,7	0,3
Kleine eenpersoonswoning (tiny house)	Per woning	1,1	1,2	0,3
Aanleunwoning en serviceflat	Per woning	0,7	0,7	0,3

Werken

Functie	Eenheid	Zevenbergen	Rest gebied	% bezoekers
Kantoor (zonder baliefunctie)	Per 100 m² bvo	2,0	2,6	5%
Commerciële dienstverlening	Per 100 m² bvo	2,4	3,6	20%
Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief	Per 100 m² bvo	2,0	2,4	5%
Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief	Per 100 m² bvo	0,9	1,1	5%
Bedrijfsverzamelgebouw	Per 100 m² bvo	1,6	2,0	5%

Winkelen en boodschappen doen

Functie	Eenheid	Zevenbergen	Rest gebied	% bezoekers
Buurtsupermarkt	Per 100 m² bvo	2,7	3,2	89%
Fullservice supermarkt	Per 100 m² bvo	4,4	5,1	93%
Grote supermarkt (XL)	Per 100 m² bvo	6,9	8	84%
Groothandel specialist	Per 100 m² bvo	5,7	6,6	80%
Groothandel algemeen	Per 100 m² bvo	6,4	7,4	80%
Buurt- en dorpscentrum	Per 100 m² bvo	3,1	3,6	72%
Wijkcentrum (klein)	Per 100 m² bvo	3,7	4,4	76%
Wijkcentrum (gemiddeld)	Per 100 m² bvo	4,4	5,2	79%
Wijkcentrum (groot)	Per 100 m² bvo	4,8	5,7	81%

Functie	Eenheid	Zevenbergen	Rest gebied	% bezoekers
Stadsdeelcentrum	Per 100 m² bvo	5,2	6,1	85%
Meubelboulevard/woonboulevard	Per 100 m² bvo	2,1	2,5	93%
Winkelboulevard	Per 100 m² bvo	3,8	4,5	94%
Outletcentrum	Per 100 m² bvo	9,2	10,4	94%
Bouwmarkt	Per 100 m² bvo	1,9	2,5	87%
Tuincentrum	Per 100 m² bvo	2,3	2,9	89%

Ontspanning

Functie	Eenheid	Zevenbergen	Rest gebied	% bezoekers
Bibliotheek	Per 100 m² bvo	0,8	1,4	97%
Museum	Per 100 m² bvo	0,8	0,8	95%
Bioscoop	Per 100 m² bvo	8,0	13,7	94%
Filmtheater/filmhuis	Per 100 m² bvo	5,3	9,9	97%
Theater/schouwburg	Per 100 m² bvo	8,0	12,0	87%
Musicaltheater	Per 100 m² bvo	3,4	5,1	86%
Casino	Per 100 m² bvo	6,1	8,0	86%
Bowlingcentrum	Per bowlingtafel	2,3	2,8	89%
Biljart-/snookercentrum	Per tafel	1,2	1,8	87%
Dansstudio	Per 100 m² bvo	3,9	7,4	93%
Fitnessstudio/sportschool	Per 100 m² bvo	3,4	6,5	87%
Fitnesscentrum	Per 100 m² bvo	4,5	7,4	90%
Wellnesscentrum	Per 100 m² bvo	10,3	10,3	99%
Sauna, hammam	Per 100 m² bvo	4,6	7,3	99%
Sporthal	Per 100 m² bvo	2,2	3,5	96%
Sportzaal	Per 100 m² bvo	2,0	3,6	94%
Tennishal	Per 100 m² bvo	0,4	0,5	87%
Squashhal	Per 100 m² bvo	2,4	3,2	84%
Zwembad overdekt	Per 100 m² bvo	10,7	13,3	97%
Zwembad openlucht	Per 100 m² bvo	10,1	15,8	99%
Sportveld	Per ha. netto terrein	20,0	20,0	95%
Jachthaven	Per ligplaats	0,6	0,6	99%

Functie	Eenheid	Zevenbergen	Rest gebied	% bezoekers
Golfbaan (18 holes)	Per 18 holes	118,3	118,3	98%
Indoorspeeltuin, gemiddeld en kleiner	Per 100 m² bvo	3,9	5,1	97%
Indoorspeeltuin, groot	Per 100 m² bvo	4,6	6,1	98%
Indoorspeeltuin, zeer groot	Per 100 m² bvo	4,9	6,4	98%
Kinderboerderij (stadsboerderij)	Per boerderij	3,9	5,1	97%
Manege (paardenhouderij)	Per box	0,4	0,4	90%
Volkstuin	Per 10 tuinen	1,3	1,5	100%
Plantentuin (botanische tuin)	Per gemiddelde tuin	7,5	13,5	99%

Horeca

Functie	Eenheid	Zevenbergen	Rest gebied	% bezoekers
Camping (kampeerterrein)	Per standplaats	1,2	1,2	90%
Bungalowpark (huisjescomplex)	Per bungalow	2,1	2,1	91%
Hotel	Per kamer	1,0	1,5	77%
Café/bar/cafetaria	Per 100 m² bvo	5,0	5,9	90%
Restaurant	Per 100 m² bvo	9,0	11,6	80%
Discotheek	Per 100 m² bvo	13,9	20,8	99%
Evenementenhal/beursgebouw	Per 100 m² bvo	6,5	6,5	99%

Gezondheid

Functie	Eenheid	Zevenbergen	Rest gebied	% bezoekers
Huisartsenpraktijk (-centrum)	Per behandelkamer	2,5	3,3	57%
Apotheek	Per apotheek	2,8	3,3	45%
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	Per behandelkamer	1,5	2,0	57%
Consultatiebureau	Per behandelkamer	1,6	2,2	50%
Consultatiebureau voor ouderen	Per behandelkamer	1,6	2,2	38%
Tandartsenpraktijk (-centrum)	Per behandelkamer	2,0	2,7	47%
Gezondheidscentrum	Per behandelkamer	1,9	2,5	55%
Ziekenhuis	Per 100 m² bvo	1,6	2,0	29%
Crematorium	Per gelijke plechtigheid	30,1	30,1	97%
Begraafplaats	Per gelijke plechtigheid	31,6	31,6	37%
Penitentiaire inrichting	Per 10 cellen	2,2	3,7	97%

Functie	Eenheid	Zevenbergen	Rest gebied	% bezoekers
Religiegebouw	Per zitplaats	0,2	0,2	60%
Verpleeg- en verzorgingstehuis	Per wooneenheid	0,6	0,6	57%

Onderwijs

Functie	Eenheid	Zevenbergen	Rest gebied	% bezoekers
Kinderdagverblijf (exclusief Kiss & ride)	Per 100 m² bvo	1,2	1,5	0%
Basisonderwijs (exclusief kiss & ride)	Per leslokaal	0,8	0,8	0%
Middelbare school	Per 100 leerlingen	4,5	4,9	11%
ROC	Per 100 leerlingen	5,4	5,9	7%
Hogeschool	Per 100 leerlingen	10,0	10,9	72%
Universiteit	Per 100 leerlingen	15,2	16,8	48%
Avondonderwijs	Per 10 leerlingen	5,6	10,5	95%

Bijlage 3 Fietsparkeernormen

Diverse functies (1/2)

Functie	Eenheid	Heel Moerdijk
Rij- en vrijstaande woning	Per slaapkamer	1,00
Appartement (met fietsenberging)	Per slaapkamer	0,75
Appartement (zonder fietsenberging)	Per slaapkamer	0,25
Studentenhuis	Per kamer	1,00
Woningen bezoekers	Per woning	0,50
Kantoor (personeel)	Per 100 m² bvo	0,70
Kantoor met balie (bezoekers)	Per 100 m² bvo	3,00
Winkelcentrum	Per 100 m² bvo	1,50
Supermarkt	Per 100 m² bvo	1,60
Bouwmarkt	Per 100 m² bvo	0,10
Tuincentrum	Per 100 m² bvo	0,10
Basisschool (< 250 leerlingen)	Per 10 leerlingen	3,00
Basisschool (250 tot 500 leerlingen)	Per 10 leerlingen	3,50
Basisschool (>500 leerlingen)	Per 10 leerlingen	4,30
Basisschool (medewerkers)	Per 10 leerlingen	0,20
Middelbare school	Per 100 m² bvo	11,00
ROC	Per 100 m² bvo	9,00
Apotheek	Per locatie	6,00
Begraafplaats/crematorium	Per gelijktijdige plechtigheid	3,00
Gezondheidscentrum	Per 100 m² bvo	2,00
Kerk/moskee	Per 100 zitplaatsen	22,00
Ziekenhuis	Per 100 m² bvo	0,5
Bibliotheek	Per 100 m² bvo	2,00
Bioscoop	Per 100 m² bvo	0,80
Fitness	Per 100 m² bvo	1,10
Museum	Per 100 m² bvo	0,50
Sporthal	Per 100 m² bvo	1,40
Sportveld	Per veld	33,00
Sportzaal	Per 100 m² bvo	2,20

Stadion	Per 100 zitplaatsen	5,00
Stedelijk evenement	Per 100 bezoekers	18,00
Theater	Per 100 zitplaatsen	10,00
Zwembad (openlucht)	Per 100 m² bassin	15,00
Zwembad (overdekt)	Per 100 m² bassin	11,00

Diverse functies (2/2)

Functie	Eenheid	Heel Moerdijk
Fastfoodrestaurant	Per locatie	5,00
Restaurant (eenvoudig)	Per 100 m² bvo	8,00
Restaurant (luxe)	Per 100 m² bvo	2,00
Busstation	Per halterende buslijn	23,00
Carpoolplaats	Per autoparkeerplaats	0,20

Bijlage 4 Aanwezigheidspercentages

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

Functie	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Koopavond	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%

Tabel 4 Aanwezigheidspercentages

Bijlage 5 Maximaal acceptabele loopafstanden

Hoofdfunctie	Loopafstand (maximaal)
Wonen (Woningbouwprojecten waarbij ook nieuwe openbare ruimte wordt toegevoegd)	50 meter
Wonen (bestaande situaties)	100 meter
Werken	300 meter
Winkelen	200 meter
Cultureel en maatschappelijk	200 meter
Gezondheidszorg	50 meter

Tabel 5 Maximaal acceptabele loopafstand naar hoofdfunctie

Bijlage 6 Omrekeningsfactoren POET

Soort parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekenings-aantal	Opmerking
Enkele oprit zonder garage(box)	1	0,8	Oprit minimaal 5 meter diep
Lange oprit zonder garage(box) of carport	2	1,0	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	0,7	-
Garage(box) met enkele oprit	2	1,2	Oprit minimaal 5 meter diep
Garage(box) met lange oprit	3	1,5	-
Garage(box) met dubbele oprit	3	2,0	Oprit minimaal 5 meter breed
Privé parkeerterreinen- of garages	1	0,8	Niet-openbaar toegankelijk

Tabel 6 Omrekeningsfactoren Parkeren Op Eigen Terrein (POET)