



**JUUST**  
daarom!

# Gemeente Sluis

*Beleid parkeernormen*

*adviseurs • ingenieurs • openbare ruimte*

# Colofon

## Documentgegevens

*Titel*                   Beleid parkeernormen  
*Rapportnummer*       000105\_R02\_D  
*Datum*                 23|09|2021  
*Status*                 Vastgesteld door de gemeenteraad

## Opdrachtgever

*Naam*                   Gemeente Sluis



## Contactpersoon Adresgegevens

Marnix den Boeft  
Nieuwstraat 22  
4501 BD, Oostburg

## Opdrachtnemer

*Naam*                   Juust BV  
*Adresgegevens*       Goessestraatweg 17a  
4421 AD, Kapelle

*Auteur(s)*             Laurens Torbijn  
Jan d'Haens

*Contactgegevens*     jan@juust.nl  
06-28637530

# Inhoudsopgave

<b>01   Inleiding</b>	<b>4</b>
1.1 <i>Aanleiding en doel</i>	4
1.2 <i>Krachtig Verbonden 2021</i>	4
<b>02   Kader</b>	<b>5</b>
2.1 <i>Gebiedsafbakening en stedelijkheidsgraad</i>	5
2.2 <i>Uitgangspunten</i>	5
2.2.1 <i>Bestaande omgeving</i>	5
2.2.2 <i>Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen</i>	5
2.2.3 <i>Verbouw en vervangende nieuwbouw</i>	5
2.3 <i>Alternatieven</i>	6
2.3.1 <i>Parkeren op eigen terrein</i>	6
2.3.2 <i>Parkeren opvangen door benutting van bestaande parkeerruimte</i>	6
2.3.3 <i>Aanleg parkeerplaatsen in de openbare ruimte</i>	7
2.3.4 <i>Mobiliteitsalternatieven</i>	7
2.3.5 <i>Afkopen door financiële bijdrage</i>	7
2.3.5 <i>Afwijkingsbevoegdheid college B&amp;W</i>	7
2.3.5. <i>Overgangsregeling</i>	7
2.3.6 <i>Acceptabele loopafstanden</i>	7
2.4 <i>Maatvoering</i>	8
<b>03   Parkeernormen</b>	<b>9</b>
3.1 <i>Aandachtspunten</i>	9
3.2 <i>Aanwezigheidspercentages</i>	10
<b>04   Toepassing en voorbeelden</b>	<b>11</b>
4.1 <i>De parkeerbalans</i>	13
4.2 <i>Voorbeelden</i>	14
4.2.1 <i>Voorbeeld: enkelvoudige nieuwbouw</i>	14
4.2.2 <i>Voorbeeld: functiemenging</i>	15
<b>Bijlage 1   Gebiedsindeling</b>	
<b>Bijlage 2   Parkeernormen</b>	
<b>Bijlage 3   Centrumgebieden</b>	



# 01 | Inleiding

## 1.1 Aanleiding en doel

De aanleiding voor het opstellen van dit beleidsstuk is tweeledig. Enerzijds juridisch en anderzijds ruimtelijk-economisch. Het onderdeel parkeren dat voorheen in een passage in de bouwverordening was opgenomen, is sinds 2014 niet meer van kracht. Op bestemmingsplannen die voor 29 november 2014 zijn vastgesteld, waren de parkeernormen uit de bouwverordening tot 1 juli 2018 nog van kracht door het overgangsrecht. Bestemmingsplannen die zijn vastgesteld na 29 november 2014 vielen niet onder dit overgangsrecht. Om ongewenste situaties te voorkomen, dienen parkeernormen op te worden genomen in een (overkoepelend) bestemmingsplan.

Ruimtelijk-economisch gezien streven we na om op een adequate manier om te gaan met de afstemming tussen parkeervraag- en aanbod. Een parkeernota waarin uitgangspunten en normen zijn opgenomen die specifiek voor de gemeente Sluis van toepassing zijn, maakt dit mogelijk. Het doel van de parkeernota is om bij nieuwe of te wijzigen ruimtelijke plannen en projecten het benodigde aantal (en de vorm van) parkeerplaatsen te kunnen bepalen, om zo de bereikbaarheid en leefbaarheid te waarborgen. Tevens wordt zo de toepassing van de normering inzichtelijker en eenduidiger. Niet alleen intern bij de gemeente Sluis, maar ook bij burgers, bedrijven en ontwikkelaars wordt duidelijk welke normen worden gehanteerd en waarop wordt getoetst bij een aanvraag omgevingsvergunning, het opstellen van een bestemmingsplan of een ruimtelijke ontwikkeling. Ook biedt een dergelijke nota mogelijkheid om nieuwe initiatieven ten aanzien van parkeren te beoordelen en te faciliteren.

Deze nota is onderdeel van het paraplubestemmingsplan parkeren en aangesloten is bij de landelijk gebruikte kencijfers voor parkeernormering van het CROW (publicatie 381: 'Toekomstbestendig parkeren'). Deze publicatie vormt de basis voor de parkeernormen uit deze nota die specifiek voor Sluis van toepassing zijn. De parkeernormering uit dit beleidsstuk dient als toetsinstrument voor een aanvraag omgevingsvergunning. Het stuk is alleen van toepassing wanneer er sprake is van (ver)bouwen en een gebruikswijziging, die niet in overeenstemming is met het geldend planologisch regime (bestemmingsplan of beheersverordening) en waarvoor een omgevingsvergunning nodig is. Er is sprake van transparantie waardoor voor alle betrokken partijen duidelijk is hoe met de parkeernormen wordt omgegaan.

## 1.2 Krachtig Verbonden 2021

Op 25 februari 2021 is het visiedocument 'Krachtig Verbonden 2021' vastgesteld. In dat visiedocument is per beleidsterrein de beleidskoers uitgezet. De uitwerking van de beleidsdoelen wordt opgenomen in concrete beleidsstukken. In paragraaf 1.3 Verkeer, Vervoer en Waterstaat is het thema parkeren opgenomen. Geconstateerd is dat duidelijke regelgeving omtrent parkeren bij nieuwbouw ontbreekt. Het volgende doel is geformuleerd: *"juridisch kloppend en goed uitvoerbaar (praktisch) parkeerbeleid bij nieuwbouw"*.

Dit parkeernormenbeleid vormt een uitwerking van het beleidsdoel zoals vastgelegd in het visiedocument 'Krachtig Verbonden 2021'. Het hiermee verbonden paraplubestemmingsplan en de paraplubeheersverordening zien toe op de juridische borging van dit beleid.

# 02 | Kader

In dit hoofdstuk wordt toegelicht wanneer deze beleidsnota van toepassing is en welke uitgangspunten we hanteren.

## 2.1 Gebiedsafbakening en stedelijkheidsgraad

Het gebied waarop deze nota van toepassing is, is de gehele gemeente Sluis exclusief deelgebieden waarvoor reeds specifieke parkeernormen zijn opgesteld (Havengebied Breskens, Ontwikkelingsplan Cadzand-Bad). Voor Cadzand-Bad geldt specifiek het parkeerbeleid volgend uit bijlage 10 van het ontwikkelingsplan Cadzand-Bad (vastgesteld 25 februari 2010), of diens opvolger. Volgens het CBS is Sluis een niet stedelijke gemeente. De gemeente kent een lage adressendichtheid en de afstand tussen voorzieningen is relatief groot. Door deze relatief grote afstand en de hiernaast beperkt beschikbare mobiliteitsalternatieven, is men genoodzaakt de auto te gebruiken als hoofdvervoersmiddel. Het verschil in bereikbaarheid van een bestemming midden in een kern en een bestemming aan de rand van een kern is nihil. De omvang van de woongebieden is dermate beperkt dat er geen sprake is van verschil in bereikbaarheidsprofiel van bijvoorbeeld centrum en de randen. Het betekent dus ook dat ongeacht de bestemming de auto vrijwel altijd zal worden gebruikt voor een verplaatsing. Door dit gegeven beschouwen we alle kernen in de gemeente als 'rest bebouwde kom' (in deze nota verder: bebouwde kom). Alle gebieden buiten de bebouwde kom beschouwen we als 'buitengebied'.

## 2.2 Uitgangspunten

### 2.2.1 Bestaande omgeving

De parkeernormen uit deze nota zijn niet van toepassing op bestaande functies. We kunnen niet met terugwerkende kracht bepalen of er sprake is van een adequate parkeersituatie. Bij het oplossen van bestaande parkeerkwesties passen we om tot oplossingsrichtingen te komen maatwerk toe op basis van een parkeeronderzoek.

### 2.2.2 Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen

Bij nieuwe ontwikkelingen ligt het anders. Deze nemen een eigen parkeervraag met zich mee en genereren zodoende parkeerdruk. Hierop zijn de parkeernormen uit deze nota wél van toepassing. Met nieuwe ontwikkelingen wordt nieuwbouw bedoeld (een ontwikkeling van 'niets' naar 'iets'). Bij nieuwbouwplannen wordt de parkeervraag in zijn geheel berekend.

#### *Vrijstelling*

Een uitzondering vormen kleinschalige bedrijfsmatige activiteiten (detailhandel, horeca, dienstverlening etc.) in de centrumgebieden van de grotere kernen zoals deze zijn aangeduid in bijlage 3 bij dit beleid. Het gaat om de centrumgebieden van de kernen Oostburg, Sluis, IJzendijke, Breskens en Aardenburg. Binnen de centrumgebieden zijn reeds diverse functies mogelijk, waarvoor parkeerplaatsen in de openbare ruimte binnen acceptabele loopafstand beschikbaar zijn. Bij nieuwbouw worden in deze gebieden geen extra parkeerplaatsen geëist, tenzij het gaat om:

- de realisatie van appartementencomplexen;
- detailhandels- of horeca-activiteiten met een bedrijfsvloeroppervlakte van 500m<sup>2</sup> of meer;
- een supermarkt of volumineuze detailhandelsactiviteiten zoals een bouwmarkt.

### 2.2.3 Verbouw en vervangende nieuwbouw

Ook bij vergroting, uitbreiding, splitsing of vervangende nieuwbouw gebruiken we de parkeernormen uit deze nota. Bij een groei in gebruik als gevolg van de verbouwing neemt de ontwikkeling (vaak) ook een extra parkeervraag met zich mee. Bij uitbreidingsplannen wordt de oude parkeervraag van de huidige functie in mindering gebracht op de nieuwe parkeervraag. Dit levert een overschot of een tekort op. Een overschot (dus huidige parkeervraag groter dan de nieuwe) heeft geen gevolgen. Indien er sprake is van een tekort, is het verschil in parkeervraag maatgevend. Dezelfde rekenmethode gebruiken we bij

een functiewijziging (al dan niet in combinatie met een verbouwing) waarvoor een omgevingsvergunning nodig is. Bij vervangende nieuwbouw vindt geen verrekening plaats.

Een parkeervraag van 2 of kleiner ( $\leq 2,0$ ) wordt verwaarloosd. Op deze wijze wordt bereikt dat voor bouwplannen met een kleine parkeervraag geen onderbouwing ten aanzien van parkeren dient te worden opgeleverd. De grenswaarde is hierbij 2,0 parkeerplaatsen. Bij een parkeervraag van 2,1 of groter ( $\geq 2,1$ ) dient wel onderbouwd te worden hoe dit geregeld wordt. Dit omdat er in tegenstelling tot de reguliere afrondingsregels altijd naar boven wordt afgerond bij het berekenen van de parkeervraag. In geval van een bestaand tekort kan niet worden geëist dat er wordt gecompenseerd. Wél is het zeer ongewenst om een bestaand parkeerprobleem te handhaven. Om deze reden moet dan ook altijd samen met de initiatiefnemer worden bezien of het oplossen van het bestaande probleem tot de mogelijkheden behoort.

### *Vrijstelling*

Ook hier vormen kleinschalige bedrijfsmatige activiteiten (detailhandel, horeca, dienstverlening etc.) in de centrumgebieden van de grotere kernen zoals deze zijn aangeduid in bijlage 3 bij dit beleid een uitzondering. Het gaat om de centrumgebieden van de kernen Oostburg, Sluis, IJzendijke, Breskens en Aardenburg. Binnen de centrumgebieden zijn reeds diverse functies mogelijk, waarvoor parkeerplaatsen in de openbare ruimte binnen acceptabele loopafstand beschikbaar zijn. Bij verbouw, vervangende nieuwbouw of functiewijziging worden in deze gebieden geen extra parkeerplaatsen geëist, tenzij het gaat om:

- de realisatie van appartementencomplexen;
- detailhandels- of horeca-activiteiten met een bedrijfsvloeroppervlakte van 500m<sup>2</sup> of meer;
- een supermarkt of volumineuze detailhandelsactiviteiten zoals een bouwmarkt.

## **2.3 Alternatieven**

### **2.3.1 Parkeren op eigen terrein**

In beginsel dient een bouwplan aan de parkeerverplichting te voldoen op eigen terrein. Wanneer aangetoond kan worden dat dit onmogelijk/ongewenst is, kan hiervan worden afgeweken. Dit kan op vijf manieren (zie uitleg in volgende deelparagrafen), waarbij alle afwijkingsmogelijkheden een bijdrage dienen te leveren aan een parkeeroplossing en de kwaliteit van de openbare ruimte:

1. Parkeren opvangen door benutting van bestaande parkeerruimte
2. Aanleg parkeerplaatsen in de openbare ruimte
3. Mobiliteitsalternatieven
4. Afkopen parkeervraag door financiële bijdrage
5. Afwijkingsbevoegdheid college B&W

### **2.3.2 Parkeren opvangen door benutting van bestaande parkeerruimte**

Het kan voorkomen dat er in de directe omgeving van de ontwikkeling (zie acceptabele loopafstanden in bijlage 2) onvoldoende ruimte beschikbaar is om openbare parkeerplaatsen te realiseren. In dat geval kan ervoor worden gekozen om de parkeervraag op te vangen in de omgeving. Hiervoor kijken we eerst naar de aanwezige parkeerdruk middels een parkeeronderzoek. Een dergelijk onderzoek wordt doorgaans door de gemeente (direct of indirect), of door de initiatiefnemer zelf uitgevoerd. De kosten van een parkeeronderzoek worden (mits van toepassing) doorberekend aan de initiatiefnemer. Dit wordt middels een overeenkomst tussen de gemeente en de initiatiefnemer geregeld.

De ontwikkeling mag, wanneer parkeren op eigen terrein (niet volledig) gewenst of mogelijk is, geen onacceptabele parkeersituatie met zich mee brengen in de bestaande omgeving. We hanteren daarom als een maximaal acceptabele bezettingsgraad 85% voor gebieden met meerdere functies en een

bezettingsgraad van 90% voor woongebieden. De parkeerplaatsen in de openbare ruimte blijven openbaar en kunnen niet door de initiatiefnemer worden geclaimd.

### **2.3.3 Aanleg parkeerplaatsen in de openbare ruimte**

De parkeerdruk kan echter niet altijd worden opgevangen in de bestaande situatie. Wanneer deze mogelijkheid niet aanwezig is, kan onderzocht worden of er mogelijkheden zijn om extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte aan te leggen. Hierbij houden we rekening met de loopafstanden uit bijlage 2 en met de kwaliteit van de omgeving. Door middel van een overeenkomst tussen de gemeente en de initiatiefnemer wordt de realisatie van de parkeervoorziening(en) geregeld.

### **2.3.4 Mobiliteitsalternatieven**

Er zijn ook situaties denkbaar waarbij een initiatief aspecten omvat die er voor zorgen dat er geen, minder of weinig verkeersgeneratie met autoverkeer ontstaat. Denk hierbij aan het inzetten van deelauto's, mobiliteitshubs, etc.. Initiatiefnemer kan dit gebruiken in de onderbouwing om zodanig aan te tonen dat geen of minder parkeerplaatsen noodzakelijk zijn. Omdat dit nieuwe ontwikkelingen betreft is monitoring van het daadwerkelijke effect aan te bevelen.

### **2.3.5 Afkopen door financiële bijdrage**

Als het realiseren van parkeren op eigen terrein (deels) niet mogelijk of ongewenst is, het gebruik van bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte geen oplossing biedt en het fysiek realiseren van parkeerplaatsen in de openbare ruimte ook geen mogelijkheid is, kan middels een financiële bijdrage de parkeervraag worden afgekocht. Dergelijke bijdrage kan de gemeente dan investeren in (grootschalige) parkeergelegenheid, bereikbaarheid en overige modaliteiten om de gegenereerde parkeerdruk te compenseren. De bijdragen worden door het college zo snel mogelijk (uiterlijk binnen 5 jaar) aantoonbaar geïnvesteerd in bereikbaarheids- en mobiliteitsverbeteringen.

### **2.3.5 Afwijkingsbevoegdheid college B&W**

In specifieke uitzonderingsgevallen kan het college geheel of gedeeltelijk afwijken van de parkeernorm. Deze afwijkingsbevoegdheid mag dan echter niet plaatsvinden op verkeerskundige gronden, aangezien:

- De parkeervraag op verkeerskundige wijze bepaald wordt volgens de normen uit deze nota;
- De ontwikkeling de bereikbaarheid in het gebied zodanig verslechtert dat het verkeerskundig onwenselijk is (benodigde parkeerplaatsen worden niet afgekocht of gerealiseerd en de parkeerdruk neemt daardoor toe).

Deze afwijkingsbevoegdheid kan alleen door het college worden toegepast, met hierbij als kanttkening dat dit terughoudend gedaan wordt. Het opstellen van een zorgvuldige motivatie waarin de aantoonbare bijzondere omstandigheden en overwegende bezwaren uiteen worden gezet en waarom de afwijkingsbevoegdheid dan wordt toegepast, is noodzakelijk. Voorwaarden voor de afwijking van de parkeernorm op basis van deze bevoegdheid zijn voornamelijk een groot maatschappelijk belang.

### **2.3.5. Overgangsregeling**

Indien een aanvraag om omgevingsvergunning, afwijking, ontheffing of toestemming anderszins is ingediend vóór de datum van inwerkingtreding van deze nota en het paraplubestemmingsplan of paraplubeheersverordening waarin deze nota is verankerd, worden de parkeernormen uit deze nota niet toegepast. De vóór inwerkingtreding van deze nota geldende parkeernormen worden in deze gevallen gebruikt.

### **2.3.6 Acceptabele loopafstanden**

Het gebruik van bestaande parkeerplaatsen of het aanleggen van nieuwe parkeerplaatsen in de openbare ruimte dient op loopafstand van de ontwikkellocatie plaats te vinden. Wat een acceptabele loopafstand is, wordt beoordeeld bij de aanvraag omgevingsvergunning en is afhankelijk van de functie, het specifieke gebied waar het bouwplan gerealiseerd wordt en een aantal ruimtelijke aspecten aan een looproute zoals sociale veiligheid, aantrekkelijkheid et cetera. De CROW-richtlijnen voor acceptabele loopafstanden zijn als leidraad gebruikt (zie tabel in bijlage 2). De loopafstanden betreffen de daadwerkelijk gelopen afstand. Het betreft richtlijnen waarbij enige marge in acht genomen kan te

worden. Onder andere de aantrekkelijkheid van de looproute maar ook aspecten als betaald parkeren (hoogte van het bedrag) zijn hier van invloed op. Uitgangspunt is dat we de opgegeven afstand aanhouden. Initiatiefnemer kan motivatie aanleveren waarom in voorliggend geval een grotere dan wel kortere afstand van toepassing is.

## **2.4 Maatvoering**

In deze paragraaf definiëren we de volgende parkeervakken conform de richtlijnen van ASVV 2012 (of de meest recente versie van deze publicatie).

### *Haaks parkeren*

We gaan uit van de volgende afmetingen voor een haaks parkeervak: tenminste 2,50 meter bij 5,00 meter.

### *Langsparkeren*

We gaan uit van de volgende afmetingen voor een langsparkeervak: tenminste 6,00 meter bij 2,00 meter.

### *Parkeren voor mindervaliden*

We gaan uit van de volgende afmetingen voor een gehandicaptenparkeervak: tenminste 3,50 meter bij 6,00 meter.



# 03 | Parkeernormen

Per functietype wordt een parkeernorm gehanteerd met bijbehorende bandbreedtes om flexibiliteit mogelijk te maken. De toe te passen parkeernormen zijn te vinden in bijlage 2.

Voor de kern Oostburg is op 12 september 2017 een beleidsregel parkeren vastgesteld. Voor deze kern blijven de daarin in bijlage 1 opgenomen parkeernormen gelden en gelden niet de parkeernormen zoals opgenomen in bijlage 2 van dit beleid parkeernormen voor de gehele gemeente. De beleidsregel voor de kern Oostburg is bij de paraplubeheersverordening als bijlage gevoegd. De wijze waarop de normen worden toegepast zoals omschreven in dit nieuwe beleid parkeernormen is wel van toepassing voor de kern Oostburg.

## 3.1 Aandachtspunten

Grotendeels vormt CROW-publicatie 381 de basis voor de normen en richtlijnen uit deze nota. Deze publicatie is gebaseerd op stedelijkheidsgraad en gebiedstype. Daardoor is al rekening gehouden met specifieke kenmerken van regio's. De stedelijkheidsgraad en de gebiedstypen in de gemeente Sluis leiden er zo toe dat er een hoger autogebruik is. Aan de hand van deze systematiek en de gegevens in Sluis is gekeken of wijzigingen in de landelijke richtlijn noodzakelijk zijn. Dit heeft geresulteerd in de volgende aandachtspunten die specifiek voor de gemeente Sluis van toepassing zijn.

### *Hotel*

CROW stelt in haar publicatie het parkeercoëfficiënt per 10 hotelkamers (rest bebouwde kom, niet stedelijk, 4 sterrenhotel) op 7,0 – 8,0 parkeerplaatsen. Voor de gemeente Sluis zou dit betekenen dat een deel van de hotelgasten een ander vervoersmiddel dan de auto gebruikt om het hotel te bereiken. Dit vinden we voor de gemeente Sluis niet realistisch en we gaan daarom uit van een parkeernorm van 11,0 (minimaal 10,0 en maximaal 12,0) per 10 hotelkamers (4-persoons), waarin het aandeel voor personeel reeds is opgenomen. Bij suites voor meer dan 6 personen gaan we uit van een parkeernorm van 22,0 (minimaal 21,0 en maximaal 23,0) per 10 suites (>6 persoons).

### *Recreatievoorziening (vakantiewoning, stacaravan, kampeerterrein) voor verhuur*

Omdat het gebruik van een (grote) vakantiewoning zeer divers is en per situatie verschilt, kijken we hier naar het aantal slaapplekken per vakantiewoning. Het aantal parkeerplaatsen wordt dan als volgt bepaald:

- Vakantiewoning 0-4 slaapplekken: 1 eenheid
- Vakantiewoning 5-8 slaapplekken: 2 eenheden
- Vakantiewoning 9-12 slaapplekken: 3 eenheden
- Vakantiewoning 13-16 slaapplekken: 4 eenheden
- Vakantiewoning 17-20 slaapplekken: 5 eenheden
- Etc.

De voorgestelde parkeernorm gaat op voor 1 eenheid. Een vakantiewoning met 17-20 slaapplekken telt dan dus 5 maal de norm.

### *Elektrisch, waterstof en autonoom*

Vanwege de onvoorspelbaarheid van de opkomende trend met betrekking tot elektrisch, op waterstof en autonoom rijden en parkeren, verwijzen we naar de mobiliteitsvisie Sluis.

### *Fietsparkeercoëfficiënt*

Voor parkeercoëfficiënt met betrekking tot fietsen verwijzen we naar CROW-publicatie ASVV 2012 (6.3.5.3 Overzicht fietsparkeercoëfficiënt). De cijfers zijn bedoeld voor solitaire functies en niet geschikt voor gebieden met grote menging van functies.

### 3.2 Aanwezigheidspercentages

Wanneer er meerdere functies in het plan opgenomen zijn met verschillende piekmomenten kan er sprake zijn van uitwisseling tussen plaatsen, waardoor minder parkeerplaatsen nodig zijn. Met het opstellen van een parkeerbalans kunnen de mogelijkheden tot dubbelgebruik inzichtelijk worden gemaakt. Hiervoor gebruiken we tabel 'aanwezigheidspercentages' uit bijlage 2 waarin aanwezigheidspercentages zijn aangegeven per functie.

# 04 | Toepassing en voorbeelden



In dit hoofdstuk wordt uitgelegd hoe een parkeerbalans wordt opgesteld. We leggen uit welke stappen te nemen en hoe het eindresultaat eruit komt te zien aan de hand van enkele voorbeelden.

#### 4.1 De parkeerbalans

Met een parkeerbalans wordt onderzocht of een gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen mogelijk is. Vaak blijkt dat het niet noodzakelijk is om in een gebied de som van de vraag naar parkeerplaatsen van de afzonderlijke functies aan te leggen, maar slechts een deel ervan. De mogelijkheid tot gecombineerd gebruik hangt af van de mate van openbaarheid en de locatie van de parkeervoorzieningen en de loopafstanden naar de bestemming.

De opgenomen parkeernormen en aanwezigheidspercentages uit bijlage 2 geven indicatief de omvang aan van het benodigd aantal parkeerplaatsen. Parkeeronderzoek kan nauwkeuriger inzicht geven in lokale omstandigheden en in de te hanteren kencijfers. In drie stappen wordt hier uitgelegd hoe een parkeerbalans tot stand komt. Hoofdstuk 1, 2, 3 en de bijlagen vormen de basis voor het opstellen van de parkeerbalans.

##### 1. Initiatief

Eerst bepalen we het beoogd programma. Dit kan één enkele ontwikkeling zijn of kunnen meerdere functies bij elkaar zijn. Belangrijk hierbij is dat de eenheid erbij wordt vermeld (per m<sup>2</sup> bvo of per woning). Ook is het relevant om te kijken of parkeren op eigen terrein een mogelijkheid is.

##### 2. Parkeernormen

Bij de beoogde ontwikkeling(en) hoort een parkeernorm (met een bepaalde bandbreedte) uit bijlage 2. We gaan hierbij in principe uit van de norm. Indien het wenselijk is, kan gemotiveerd worden afgeweken tot het vastgestelde minimum of maximum. Indien parkeren op eigen terrein in het plan is opgenomen, gebruiken we hier de berekeningsgetallen (tabel eigen terrein) uit bijlage 2.

##### 3. Berekening

De ontwikkelingen met de daarbij horende parkeernorm is in beeld gebracht en de berekening kan worden gemaakt. Dit doen we door de norm horend bij de ontwikkeling te vermenigvuldigen met de eenheid hiervan. De uitkomst hiervan is het benodigd aantal parkeerplaatsen. Als er sprake is van parkeren op eigen terrein, vermenigvuldigen we indien van toepassing het aantal eenheden van de bijbehorende ontwikkeling met het berekeningsaantal van het type (oprit of garagebox bijv.). Indien niet alles op eigen terrein kan worden opgevangen dient de rest in de openbare ruimte te worden voorzien.

##### 4. Hoe zit het in het plan?

Wanneer we te maken hebben met meerdere functies in het plan, zoeken we middels een parkeerbalans uit of het gebruik van de nodige parkeerplaatsen gecombineerd kan worden. De bewoners van appartementen boven een winkelvoorziening hebben bijvoorbeeld 's nachts behoefte aan een parkeerplaats, maar tijdens winkeluren niet. In bijlage 2 staan aanwezigheidspercentages waarmee het maatgevende moment kan worden bepaald. Hoe dit eruit ziet zien we in de voorbeelden in de volgende paragraaf.



## 4.2 Voorbeelden

Om de werkwijze ook praktisch inzichtelijk te maken komen in deze paragraaf enkele voorbeelden aan bod. Het gaat in de voorbeelden om de berekeningswijze en de mogelijkheid tot menging. Deze voorbeelden zijn fictief en worden in werkelijkheid dus niet gerealiseerd.

### 4.2.1 Voorbeeld: enkelvoudige nieuwbouw

#### 1. Initiatief

Een ontwikkelaar wil graag het volgende (fictieve) programma realiseren middels een nieuwe ontwikkeling op braakliggend terrein in Oostburg:

- 8 koopwoningen (twee onder-een-kap) met elk een garage zonder oprit.

#### 2. Parkeernormen

Tabel 1: relevante parkeernormen voorbeeld 1

Functie	Parkeernorm	Berekening per
Koop, huis, twee-onder-een-kap	2,2	Woning

Tabel 2: relevante normen eigen terrein

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekeningsaantal	Opmerking
Garage zonder oprit	1,0	0,4	n.v.t.

#### 3. Berekening

Parkeervraag:	$8 * 2,2 = 18,2$	= 19
Waarvan op eigen terrein:	$8 * 0,4 = 3,2$	= 3
Resteert in openbare ruimte		= 16

#### 4. Hoe zit het in het plan?

Omdat het over een ontwikkeling met één functie gaat, wordt er niet naar uitwisseling tussen functies gekeken met aanwezigheidspercentages. De parkeerbalans ziet er dan uit zoals in de onderstaande tabel. De totale parkeervraag is 18,2 (dus 19). Ondanks dat er 8 garages (zonder oprit) worden gerealiseerd zijn er nog 16 plaatsen in de openbare ruimte benodigd. Een garage rekenen we als 0,4 parkeerplaats, omdat deze in de praktijk vaak anders worden gebruikt (bijkeuken, fietsenstalling, etc).

Tabel 3: parkeerbalans voorbeeld 1

	Aantal parkeerplaatsen
Wonen, twee-onder-een-kap, koop	
- Waarvan niet openbaar (privé)	3
- Waarvan openbaar	16
<b>Totaal</b>	<b>19</b>

## 4.2.2 Voorbeeld: functiemenging

### 1. Initiatief

Een ontwikkelaar wil graag het volgende (fictieve) programma realiseren middels een herontwikkeling in de kern Sluis:

*Beoogd programma:*

- 10 koopappartementen uit de duurdere sector met parkeerkelder. In deze parkeerkelder is plaats voor 10 auto's. De kelder is niet openbaar toegankelijk;
- Een restaurant van 300 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak (bvo);

### 2. Parkeernormen

Tabel 4: relevante parkeernormen voorbeeld 2

Functie	Parkeernorm	Berekening per
Koop, appartement, duur	2,1	Woning
Restaurant	15,0	100 m <sup>2</sup> bvo

### 3. Berekening

Parkeervraag appartementen (totaal):	$10 * 2,1 = 21,0$
Parkeervraag appartementen (bewoners):	$10 * 1,8 = 18,0$
Parkeervraag appartementen (bezoekers):	$10 * 0,3 = 3,0$
Eigen terrein appartementen:	$10 * 1,0 = 10,0$
Parkeervraag restaurant:	$\frac{300}{100} * 15,0 = 45,0$
<b>Totale parkeervraag zonder uitwisseling:</b>	<b><math>21 + 45,0 = 66,0</math></b>

### 4. Hoe zit het in het plan?

Binnen deze ontwikkeling is het interessant om uit te zoeken of er uitwisseling plaats kan vinden tussen functies. Hiervoor raadplegen we de relevante aanwezigheidspercentages uit tabel 5 (bijlage 2 voor volledig overzicht). De parkeerbalans ziet er dan uit zoals in tabel 6. Het maatgevende moment is de zaterdagavond, waarbij de totale parkeervraag 65 is (met uitwisseling).

Tabel 5: relevante aanwezigheidspercentages voorbeeld 2

	Werkdag-				Koopavond	Zaterdag		Zondag-
	overdag	middag	avond	nacht		middag	avond	middag
Woningen bewoners	50%	20%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%
Restaurant	30%	40%	90%	0%	95%	70%	100%	40%

*Parkeerbalans:*

*Tabel 6: parkeerbalans voorbeeld 2*

	Maximaal	Werkdag-				Koopavond	Zaterdag-		Zondag-
		overdag	middag	avond	nacht		middag	avond	middag
Wonen, appartement, koop, duur (bewoners), totaal	18	9	4	17	18	15	11	15	13
- Waarvan niet-openbaar	10	5 (10)	2(10)	9 (10)	10 (10)	8 (10)	6 (10)	8 (10)	7 (10)
- Waarvan openbaar	8	4	3	8	8	7	5	7	6
Wonen, appartement, duur (bezoekers)	3	1	1	3	0	3	2	3	3
Restaurant	45	14	18	41	0	43	32	45	18
<b>Totaal niet openbaar</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>10</b>
<b>Totaal openbaar</b>	<b>56</b>	<b>19</b>	<b>22</b>	<b>52</b>	<b>8</b>	<b>53</b>	<b>39</b>	<b>55</b>	<b>27</b>
<b>Totaal</b>	<b>66</b>	<b>29</b>	<b>32</b>	<b>62</b>	<b>18</b>	<b>63</b>	<b>49</b>	<b>65</b>	<b>37</b>

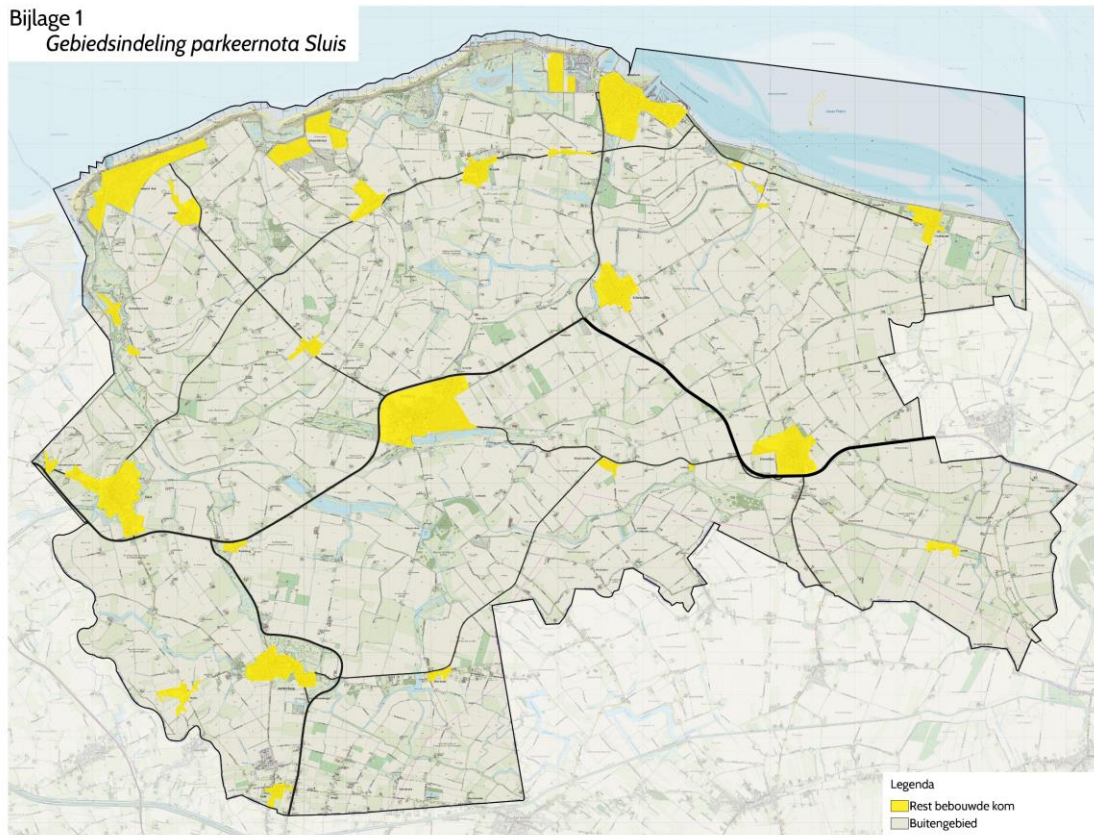
In de tabel maken we onderscheid tussen openbare en niet openbare parkeerplaatsen voor bewoners. De niet openbare zijn immers niet uitwisselbaar. Beide categorieën rekenen we om die reden apart door met de aanwezigheidspercentages. De zaterdagavond is maatgevend, waarbij de totale parkeervraag 65 is. Het combineren van parkeerplaatsen levert in dit geval slechts 1 parkeerplaats winst op.







# Bijlage 1 | Gebiedsindeling



Overzicht plangebied en indicatieve indeling bebouwde kom-buitengebied.

# Bijlage 2 | Parkeernormen

Tabel eigen terrein

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekeningsaantal	Opmerking
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	Oprit minimaal 5,0 meter diep
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	n.v.t.
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	Oprit minimaal 4,5 meter diep
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4	n.v.t.
Garagebox (niet bij woning)	1	0,5	n.v.t.
Garage met enkele oprit	2	1,0	Oprit minimaal 5,0 meter diep
Garage met lange oprit	3	1,3	n.v.t.
Garage met dubbele oprit	3	1,8	Oprit minimaal 4,5 meter diep

Parkeergelegenheid op eigen terrein benaderen we bij functiemenging altijd als 100% bezet omdat hier geen menging mogelijk is. De mogelijkheid om op eigen terrein te parkeren wordt in woongebieden niet altijd benut (garage als opslagplaats). In theorie is er dus doorgaans meer plaats dan in de praktijk. Om die reden gebruiken we een berekeningsgetal.

Tabel acceptabele loopafstanden

Hoofd functie	Acceptabele loopafstanden
Wonen	100 meter ( 100-250 meter voor bezoekers)
Winkelen	200-600 meter
Werken	200-800 meter
Ontspannen	100-600 meter
Gezondheidszorg	100 meter
Onderwijs	100 meter

Het gaat bij de toepassing van deze tabel om de daadwerkelijke loopafstanden (dus niet de afstand in vogelvlucht). Afhankelijk van de locatie en het type functie of woonvorm gaan we met deze afstanden flexibel om. Een situatie waarbij de richtlijn met enkele meters overschreden wordt, kan toch worden toegestaan.

## Tabellen per hoofdgroep<sup>1</sup>

Hoofdgroep wonen	Parkeerkencijfers				Aandeel bezoekers	Eenheid
	Bebouwde kom		Buitengebied			
	Bandbreedte	Norm	Bandbreedte	Norm		
Koop, huis, vrijstaand	0,4	2,3	0,4	2,4	0,3 per woning	Per woning
Koop, huis, twee-onder-een-kap	0,4	2,2	0,4	2,2	0,3 per woning	Per woning
Koop, huis, tussen/hoek	0,4	2,0	0,4	2,0	0,3 per woning	Per woning
Koop, appartement, duur	0,4	2,1	0,4	2,1	0,3 per woning	Per woning
Koop, appartement, midden	0,4	1,9	0,4	1,9	0,3 per woning	Per woning
Koop, appartement, goedkoop	0,4	1,6	0,4	1,6	0,3 per woning	Per woning
Huur, huis, vrije sector	0,4	2,0	0,4	2,0	0,3 per woning	Per woning
Huur, huis, sociale huur	0,4	1,6	0,4	1,6	0,3 per woning	Per woning
Huur, appartement, duur	0,4	1,9	0,4	1,9	0,3 per woning	Per woning
Huur appartement, midden/goedkoop (incl. sociale huur)	0,4	1,4	0,4	1,4	0,3 per woning	Per woning
Kamerverhuur, zelfstandig (niet-studenten)	0,1	0,7	0,1	0,7	0,2 per kamer	Per kamer
Kamerverhuur, studenten, niet-zelfstandig	0,05	0,25	0,05	0,25	0,2 per kamer	Per kamer
Serviceflat	0,2	1,2	0,2	1,2	0,3 per woning	Per woning
Kleine eenpersoonswoning (tiny house; meestal grondgebonden)	0,1	0,7	0,1	0,7	0,2 per kamer	Per kamer

<sup>1</sup> Normen gelden niet voor de kern Oostburg. Zie voor de kern Oostburg de 'beleidsregel parkeren kern Oostburg' (vastgesteld 12 september 2017). Tevens zijn kleinschalige bedrijfsmatige activiteiten (detailhandel, horeca, dienstverlening etc.) in centrumgebieden zoals aangeduid in bijlage 3 vrijgesteld van toepassing van deze normen. Binnen centrumgebieden worden ze wel toegepast indien het gaat om:

- de realisatie van appartementencomplexen of;
- detailhandels- of horeca-activiteiten met een bedrijfsvloeroppervlakte van 500m<sup>2</sup> of meer of;
- een supermarkt of volumineuze detailhandelsactiviteiten zoals een bouwmarkt.

Hoofdgroep werken	Parkeerkencijfers				Opmerking	Eenheid
	Bebouwde kom		Buitengebied			
	Bandbreedte	Norm	Bandbreedte	Norm		
Kantoor (zonder baliefunctie)	0,25	2,55	0,25	2,55	Aandeel bezoekers 5%	Per 100 m <sup>2</sup> bvo
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	0,25	3,55	0,25	3,55	Aandeel bezoekers 20%	Per 100 m <sup>2</sup> bvo
Bedrijf arbeidsintensief/ bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	0,25	2,35	0,25	2,35	Exclusief vrachtwagenparkeren, Aandeel bezoekers 5%	Per 100 m <sup>2</sup> bvo
Bedrijf arbeidsextensief/ bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)	0,25	1,05	0,25	1,05	Exclusief vrachtwagenparkeren, Aandeel bezoekers 5%	Per 100 m <sup>2</sup> bvo
Bedrijfsverzamelgebouw	0,25	1,95	0,25	1,95	Gelijkwaardige mix van kantoren (zonder baliefunctie), arbeidsextensieve en arbeidsintensieve bedrijven	Per 100 m <sup>2</sup> bvo

Hoofdgroep winkelen en boodschappen	Parkeerkencijfers				Aandeel bezoekers	Eenheid
	Bebouwde kom		Buitengebied			
	Bandbreedte	Norm	Bandbreedte	Norm		
Buurtsupermarkt	1,0	4,3	n.v.t.	n.v.t.	89%	Per 100 m <sup>2</sup> bvo
Fullservice-supermarkt	1,35	6,15	n.v.t.	n.v.t.	93%	Per 100 m <sup>2</sup> bvo
Grote supermarkt (XL)	1,0	8,8	n.v.t.	n.v.t.	84%	Per 100 m <sup>2</sup> bvo
Groothandel specialist (bijvoorbeeld levensmiddelen, kantoorartikelen)	1,15	6,75	n.v.t.	n.v.t.	80%	Per 100 m <sup>2</sup> bvo
Groothandel algemeen	1,0	7,4	n.v.t.	n.v.t.	80%	Per 100 m <sup>2</sup> bvo
Buurt- en dorpscentrum	1,0	4,1	n.v.t.	n.v.t.	72%	Per 100 m <sup>2</sup> bvo
Wijkcentrum	1,0	5,0	n.v.t.	n.v.t.	76%	Per 100 m <sup>2</sup> bvo
Weekmarkt	0,045	0,225	n.v.t.	n.v.t.	85%	Per 100 m <sup>2</sup> bvo
Kringloopwinkel	0,25	1,95	0,25	2,25	89%	Per 100 m <sup>2</sup> bvo
Bruin- en witgoedzaken	0,75	8,15	0,75	9,25	92%	Per 100 m <sup>2</sup> bvo
Woonwarenhuis/ woonwinkel	0,25	1,95	0,25	1,95	91%	Per 100 m <sup>2</sup> bvo
Woonwarenhuis (zeer groot)	0,75	5,15	0,75	5,15	95%	Per 100 m <sup>2</sup> bvo
Meubelboulevard/ woonboulevard	0,25	2,45	n.v.t.	n.v.t.	93%	Per 100 m <sup>2</sup> bvo
Winkelboulevard	0,25	4,45	n.v.t.	n.v.t.	94%	Per 100 m <sup>2</sup> bvo
Outletcentrum	1,0	10,4	1,0	10,4	94%	Per 100 m <sup>2</sup> bvo
Bouwmarkt	0,25	2,35	0,25	2,45	87%	Per 100 m <sup>2</sup> bvo
Tuincentrum/ groencentrum	0,25	2,65	0,25	2,85	89%	Per 100 m <sup>2</sup> bvo

Van de functie weekmarkt kunnen alleen globale parkeercijfers gegeven worden. Bij het toepassen van deze cijfers moet een forse marge in acht worden genomen. 1 m<sup>1</sup> kraam = 6 m<sup>2</sup> bvo (indien geen parkeren achter kraam dan +1,0 parkeerplaats per standhouder).

De kengetallen van een warenhuis (zeer groot) zijn gebaseerd op vestigingen van circa 25.000 m<sup>2</sup> bvo.

Hoofdgroep onderwijs	Parkeercijfers				
	Bebouwde kom		Buitengebied		
	Bandbreedte	Norm	Bandbreedte	Norm	
Kinderdagverblijf (crèche)	0,1	1,4	0,1	1,5	Per 100 m <sup>2</sup> bvo
Basisonderwijs (per leslokaal)	0,25	0,75	0,25	0,75	Per 100 m <sup>2</sup> bvo (exclusief kiss & ride)
Middelbare school (per 100 leerlingen)	1,0	4,9	n.v.t.	5,9	Per 100 m <sup>2</sup> bvo
ROC (per 100 leerlingen)	1,0	5,9	1,0	5,9	Per 100 m <sup>2</sup> bvo
Avondonderwijs (per 10 studenten)	1,0	6,9	1,0	10,5	Per 100 m <sup>2</sup> bvo



Hoofdgroep sport, cultuur en ontspanning	Parkeerkcijfers				Eenheid
	Bebouwde kom		Buitengebied		
	Bandbreedte	Norm	Bandbreedte	Norm	
Bibliotheek	0,1	1,0	0,25	1,35	Per 100 m <sup>2</sup> bvo
Museum	2,4	10,6	n.v.t.	n.v.t.	Per 100 m <sup>2</sup> bvo
Bioscoop	1,0	11,2	1,0	13,7	Per 100 m <sup>2</sup> bvo
Filmtheater/filmhuis	1,0	7,9	1,0	9,9	Per 100 m <sup>2</sup> bvo
Theater/schouwburg	1,5	9,8	1,5	12	Per 100 m <sup>2</sup> bvo
Musicaltheater	0,5	4,0	0,5	5,1	Per 100 m <sup>2</sup> bvo
Casino	0,5	6,5	0,5	8,0	Per 100 m <sup>2</sup> bvo
Bowlingcentrum	0,5	2,8	0,5	2,8	Per bowlingbaan
Biljart-/snookercentrum	0,25	2,35	0,25	1,75	Per tafel
Dansstudio	0,5	5,5	1,5	6,4	Per 100 m <sup>2</sup> bvo
Fitnessstudio/sportschool	0,5	4,8	0,5	6,5	Per 100 m <sup>2</sup> bvo
Fitnesscentrum	0,5	6,3	0,5	7,4	Per 100 m <sup>2</sup> bvo
Welnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)	0,5	9,3	0,5	10,3	Per 100 m <sup>2</sup> bvo
Sauna, hammam	0,5	6,7	0,5	7,3	Per 100 m <sup>2</sup> bvo
Sporthal	0,25	2,85	0,25	3,45	Per 100 m <sup>2</sup> bvo
Sportzaal	0,25	2,85	0,25	3,55	Per 100 m <sup>2</sup> bvo
Tennishal	0,1	0,5	0,1	0,5	Per 100 m <sup>2</sup> bvo
Squashhal	0,1	2,7	0,1	3,2	Per 100 m <sup>2</sup> bvo
Zwembad overdekt	1,0	11,5	1,0	13,3	Per 100 m <sup>2</sup> bassin
Zwembad openlucht	1,0	12,9	1,0	15,8	Per 100 m <sup>2</sup> bassin
Zwemparadijs	1,0	4,0	1,0	4,0	Per 100 m <sup>2</sup> bvo
Sportveld	7,0	20,0	7,0	20,0	Per ha netto terrein
Jachthaven	0,1	0,6	0,1	0,6	Per ligplaats
Golfoefencentrum (pitch and putt)	2,0	51,1	2,0	56,2	Per centrum
Golfbaan (18 holes)	10,0	96,0	10,0	118,3	Per 18 holes, 60 ha
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), gemiddeld en kleiner	2,5	4,7	2,5	5,1	Per 100 m <sup>2</sup> bvo
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), groot	2,5	5,6	2,5	6,1	Per 100 m <sup>2</sup> bvo
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), zeer groot	1,5	5,9	1,5	6,4	Per 100 m <sup>2</sup> bvo
Kinderboerderij	2,5	4,7	2,5	5,1	Per gemiddelde boerderij
Manege (paardenhouderij)	n.v.t.	n.v.t.	0,1	0,4	Per box
Volkstuin	0,15	1,35	0,15	1,45	Per 10 tuinen
Plantentuin (botanische tuin)	2,5	10,5	2,5	13,5	Per gemiddelde tuin

Bij de functie manege (paardenhouderij) kunnen alleen globale parkeercijfers worden gegeven. Bij het toepassen van deze cijfers moet een forse marge in acht worden genomen.

Hoofdgroep horeca en (verblijfs-) recreatie	Parkeerkencijfers				Eenheid
	Bebouwde kom		Buitengebied		
	Bandbreedte	Norm	Bandbreedte	Norm	
Camping (kampeerterrein)	n.v.t.	n.v.t.	0,1	1,2	Per standplaats (max. aantal slaappleatsen, zie toelichting hoofdstuk 3)
Vakantiewoning		1	2,1	1	Per eenheid (een eenheid is 4 slaappleatsen)
1* Hotel	0,5	11,0	0,5	11,0	Per 10 hotelkamers
2* Hotel	0,5	11,0	0,5	11,0	Per 10 hotelkamers
3* Hotel	0,5	11,0	0,5	11,0	Per 10 hotelkamers
4* Hotel	0,5	11,0	0,5	11,0	Per 10 hotelkamers
5* Hotel	0,5	11,0	0,8	12,6	Per 10 hotelkamers
Café/bar/cafetaria	1,0	7,0	n.v.t.	n.v.t.	Per 100 m <sup>2</sup> bvo
Restaurant (incl. fastfood)	1,0	15,0	n.v.t.	n.v.t.	Per 100 m <sup>2</sup> bvo
Discotheek	2,0	20,8	2,0	20,8	Per 100 m <sup>2</sup> bvo
Evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw	2,5	8,5	n.v.t.	n.v.t.	Per 100 m <sup>2</sup> bvo

Hoofdgroep gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen	Parkeerkencijfers				Eenheid
	Bebouwde kom		Buitengebied		
	Bandbreedte	Norm	Bandbreedte	Norm	
Huisartsenpraktijk (-centrum)	0,25	3,25	0,25	3,25	Per behandelkamer
Apotheek	0,25	3,35	n.v.t.	n.v.t.	Per apotheek
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	0,25	1,95	0,25	1,95	Per behandelkamer
Consultatiebureau	0,25	2,15	0,25	2,15	Per behandelkamer
Consultatiebureau voor ouderen	0,25	2,15	0,25	2,15	Per behandelkamer
Tandartsenpraktijk (-centrum)	0,25	2,55	0,25	2,65	Per behandelkamer
Gezondheidscentrum	0,25	2,45	0,25	2,45	Per behandelkamer
Ziekenhuis	0,1	1,9	0,1	2,0	Per 100 m <sup>2</sup> bvo
Crematorium	0,5	30,1	5,0	30,1	Per (deels) gelijktijdige plechtigheid
Begraafplaats	5,0	31,6	5,0	31,6	Per (deels) gelijktijdige plechtigheid
Penitentiaire inrichting	0,25	3,25	0,25	3,65	Per 10 cellen
Religiegebouw	0,05	0,15	n.v.t.	n.v.t.	Per zitplaats
Verpleeg-/verzorgingstehuis	0,1	0,6	n.v.t.	n.v.t.	Per wooneenheid

## Aanwezigheidspercentages

	Werkdag-				Koop- avond	Zaterdag-		Zondag -	Opmerking
	Ochtend	Middag	Avond	Nacht		Middag	Avond		
Woningen bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%	
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	80%	70%	
Kantoren/ bedrijven	100%	100%	5%	0%	5%	0%	0%	0%	
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	0%	0%	0%	Indien op zaterdag open: 100%.
Detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	0%	0%	0%	Indien 's avonds open: 70%. Indien koopzondag 100%.
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	100%	0%	0%	Indien 's avonds open: 70%. Indien koopzondag 100%.
Supermarkt	30%	60%	40%	0%	80%	100%	40%	0%	Indien koopzondag 100%.
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	100%	100%	100%	75%	
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	50%	100%	25%	100%	
Bioscoop/ theater/ podium e.d.	5%	25%	90%	0%	90%	40%	100%	75%	
Sociaal medisch: arts/therapeut /consultatiebureau	100%	75%	10%	0%	10%	10%	10%	10%	
Verpleeghuis/ verzorgingstehuis	100%	100%	50%	25%	50%	100%	100%	100%	
Ziekenhuis: patiënten inclusief bezoekers	60%	100%	60%	5%	60%	60%	60%	60%	
Ziekenhuis medewerkers	75%	100%	40%	25%	40%	40%	40%	40%	
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
Avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	100%	0%	0%	0%	

Dubbelgebruik en menging is niet altijd mogelijk. Zo zijn bijvoorbeeld privéparkeerplaatsen nabij woningen niet toegankelijk voor restaurantbezoekers. Wanneer parkeerplaatsen niet uitwisselbaar zijn gebruiken we op elk moment van de dag een aanwezigheidspercentage van 100%.

De kolom koopavond is enkel bedoeld voor wanneer er sprake is van een traditionele koopavond.

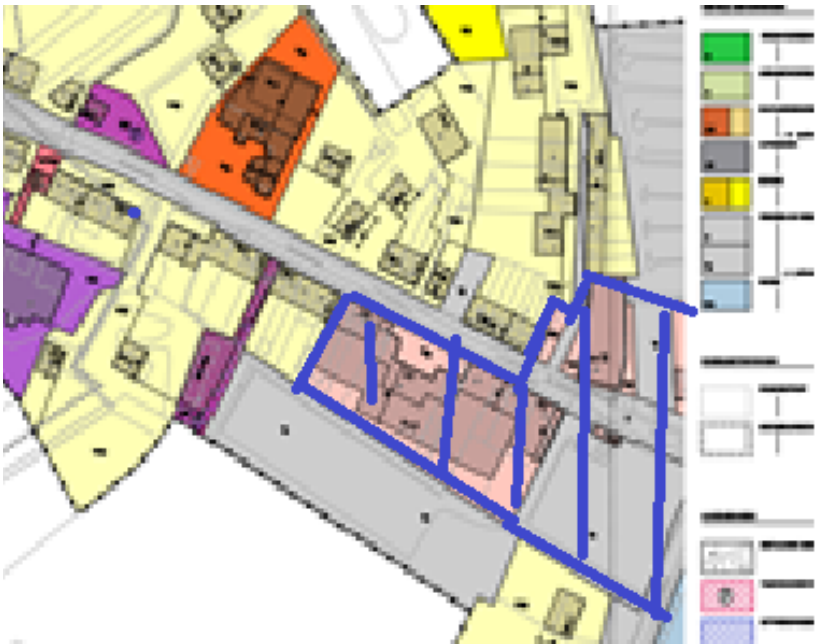
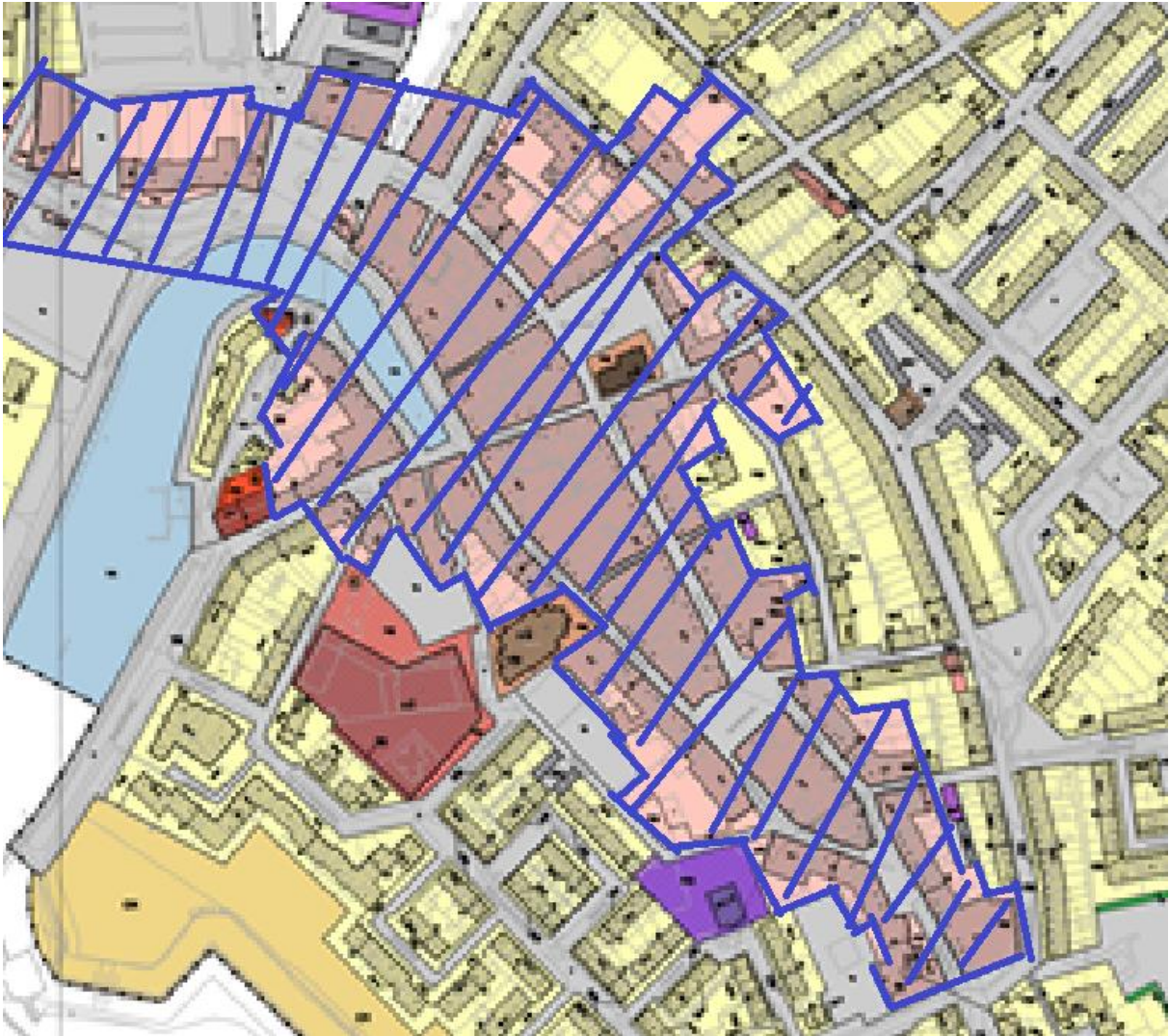
# Bijlage 3 | Centrumgebieden

Centrumgebied kern Oostburg



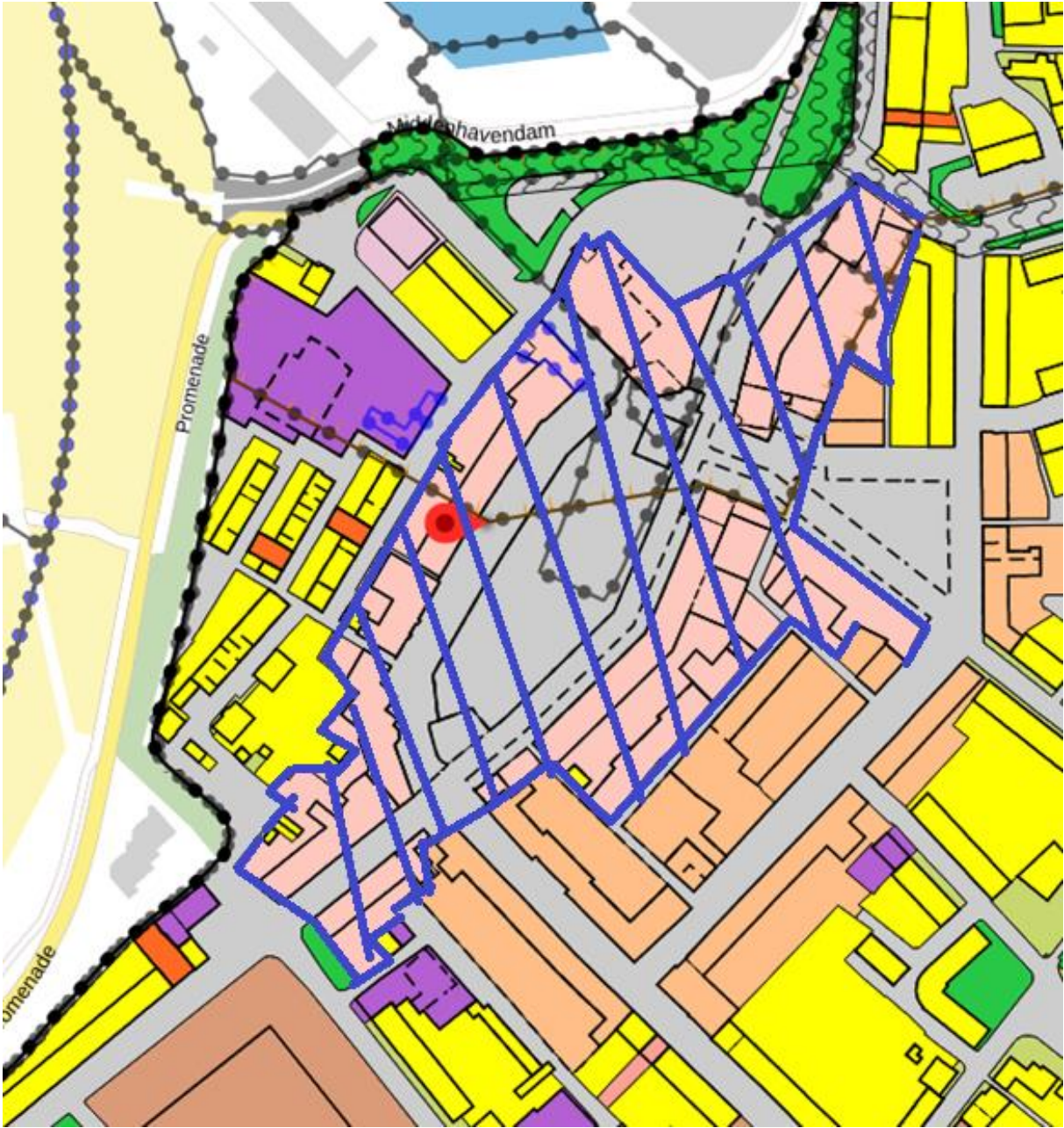


Centrumgebied kern Sluis





Centrumgebied kern Breskens



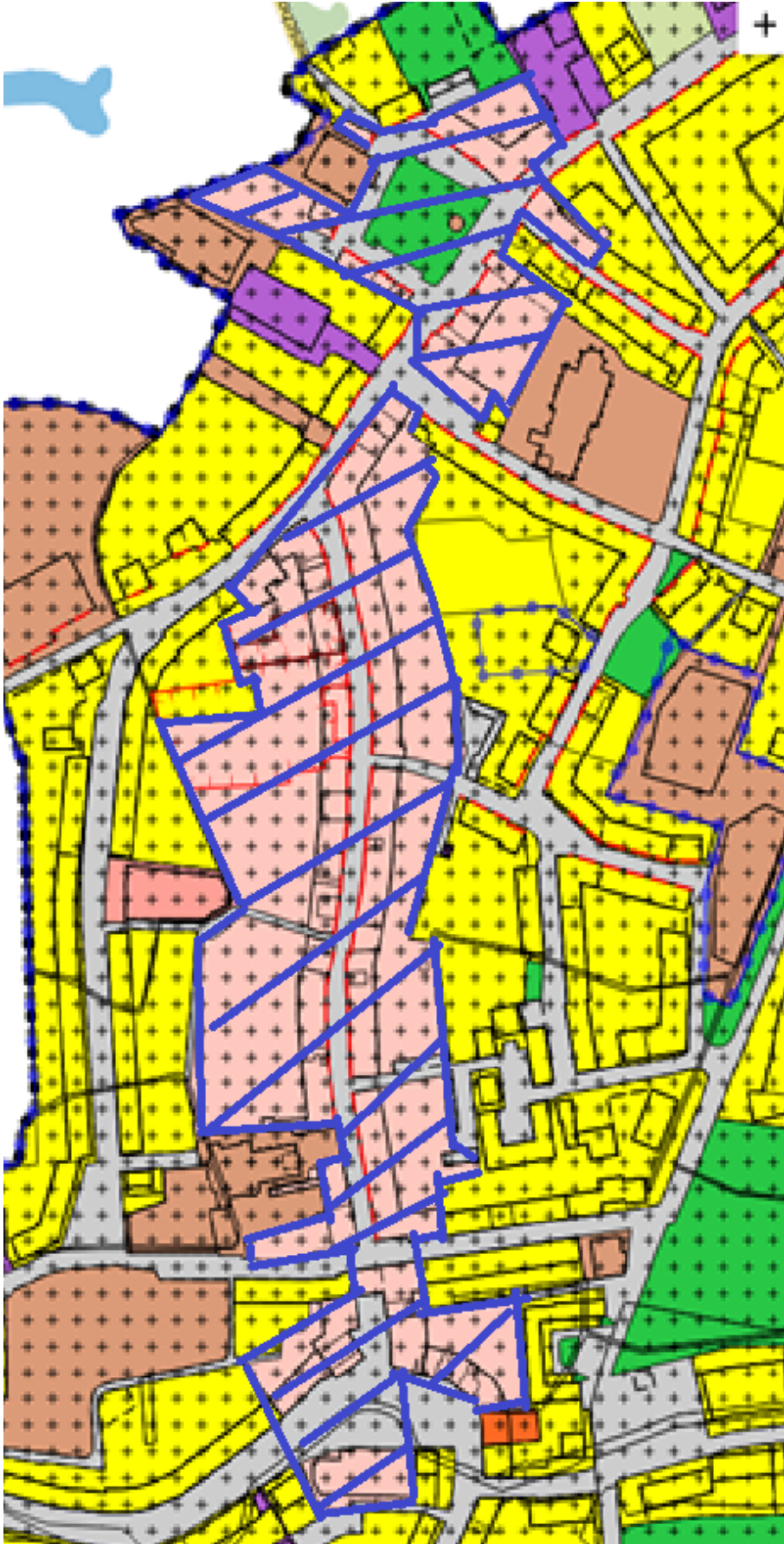


Centrumgebied kern IJzendijke





Centrumgebied kern Aardenburg





Goessestraatweg 17a, 4421 AD, Kapelle  
+31 (0) 113 405051 • [info@juust.nl](mailto:info@juust.nl)

[juust.nl](http://juust.nl)

