

## Nota Parkeernormen Waalwijk 2015

### Parkeernormennota Waalwijk 2015

#### Begrippenlijst 1

1. Inleiding 3
1. 1 De nota parkeernormen Waalwijk 3
1. 2 Leeswijzer 3
2. Waarom een parkeernormennota? 4
2. 1 Vervallen stedenbouwkundige bepalingen uit bouwverordening art. 2.5.30 4
2. 2 Verankering parkeernormen in bestemmingsplan 4
3. Parkeernormen in Waalwijk 5
3. 1 Kenmerken van Waalwijk 5
  
- 3.1.1 Stedelijkheidsgraad 5
- 3.1.2 Autobezit 5
3. 2 Gebiedsindeling gemeente 6
3. 3 Parkeernormen 8
4. Randvoorwaarden toepassen parkeernormen 9
4. 1 Parkeernormen bij nieuwbouwontwikkeling of functiewijzigingen 9
4. 2 Parkeren op eigen terrein 10
4. 3 Dubbelgebruik bij het realiseren van meerdere functie 11
4. 4 Parkeren in openbare ruimte 12
  
- 4.4.1 Parkeeronderzoeken 13
4. 5 Loopafstanden 13
4. 6 Gehandicapten 14
4. 7 Randvoorwaarden centrum Waalwijk 14
  
- 4.7.1 Parkeren in het openbaar gebied en loopafstanden 14
5. Bepalen parkeereis 16
5. 1 Stappenplan 16
6. Slotbepalingen 18
6. 1 Inwerkingtreding 18
6. 2 Citeertitel 18
6. 3 Hardheidsclausule 18
6. 4 Overgangsregeling 18

#### Bijlagen

Bijlage 1: gebiedsindeling

Bijlage 2: parkeernormen

Bijlage 3: aanwezigheidspercentages

Begrip	Omschrijving
<i>Arbeidsplaats</i>	Maximaal gelijktijdig aanwezige werknemers.
<i>Bvo</i>	Bruto vloeroppervlak, het totale vloeroppervlak binnen de buitenmuren van alle bouwlagen inclusief technische ruimten.
<i>Dubbelgebruik</i>	Voor een ontwikkeling met meerdere functies de parkeerbehoefte met het gebruik van aanwezigheidspercentages te optimaliseren.
<i>Formele parkeerplaatsen</i>	Ruimte waar een voertuig geparkeerd kan worden en dit is toegestaan. Deze ruimte dient als zodanig te zijn aangegeven middels markering en/of bestrating.
<i>Gestoken parkeren</i>	Parkeren onder een parkeerhoek tussen 0° en 90° met de as van de rijbaan.
<i>Haaks parkeren</i>	Parkeren loodrecht op de as van de rijbaan.
<i>Hoofdgroep</i>	Een groep waaronder functies van gelijke aard vallen. Onder de hoofdgroep worden de functies onderscheiden.
<i>Informele parkeerplaatsen</i>	Ruimte waar een voertuig geparkeerd kan worden en dit is toegestaan. Deze beschikbare ruimte is echter niet als zodanig aangegeven middels markering of bestrating.
<i>Initiatiefnemer</i>	De partij die het initiatief neemt tot realisatie van een nieuwe functie of uitbreiding/verbouw of wijziging van een bestaande functie.
<i>Langsparkeren</i>	Parkeren evenwijdig aan de as van de rijbaan.
<i>Ontwikkeling</i>	Een nieuwbouwplan of functiewijziging van een bestaand gebouw.

<i>Parkeerbalans</i>	Met een parkeerbalans wordt de (on)balans berekend tussen de parkeervraag en parkeeraanbod binnen een bepaald gebied.
<i>Parkeercapaciteit</i>	Het aantal aanwezige parkeerplaatsen op een locatie of bij een functie.
<i>Parkeerdruk</i>	Het aantal bezette parkeerplaatsen van de totale parkeercapaciteit binnen een vooraf afgebakend gebied.
<i>Parkeereis</i>	Het totaal aantal parkeerplaatsen waarvoor een initiatiefnemer verantwoordelijk is om ten aanzien van de ontwikkeling te realiseren.
<i>Parkeerplaats</i>	Ruimte waar één voertuig kan worden geparkeerd.
<i>Parkeeweg</i>	Rijbaan op parkeerterrein of in parkeergarage.
<i>Parkeren</i>	Doen of laten staan van voertuigen anders dan gedurende de tijd die nodig is voor en gebruikt wordt tot het onmiddellijk in- of uitstappen van personen of voor onmiddellijk laden en lossen van goederen.
<i>Parkeerkencijfer</i>	In de CROW publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' zijn parkeerkencijfers opgenomen. Parkeerkencijfers zijn op de praktijk gebaseerde cijfers van de verwachte parkeerbehoefte.
<i>Parkeernorm</i>	Een door het bevoegd gezag vastgestelde hoeveelheid parkeerplaatsen gebaseerd op de aanwezige of te realiseren functie.
<i>Parkeerplaats op eigen terrein</i>	Ruimte voor het parkeren of stallen van auto's in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder (deel van het) het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw hoort, passend binnen het vigerende bestemmingsplan.

## 1. Inleiding

Sinds 2010 maakt de gemeente Waalwijk gebruik van vastgestelde beleidsregels voor parkeernormen. Deze beleidsregels zijn vastgesteld in de 'Nota Parkeernormen Waalwijk 2010'. In de afgelopen periode hebben verschillende ontwikkelingen plaatsgevonden die vragen om een actualisatie van de 'Nota Parkeernormen Waalwijk 2010'. Zo is gebleken dat de parkeernormen in de 'Nota Parkeernormen Waalwijk 2010' niet alle ruimtelijke ontwikkelingen ondervangen. Ook heeft het CROW een nieuwe publicatie met parkeerkencijfers uitgegeven. Dit heeft ertoe geleid dat de parkeernormen in parkeernormennota Waalwijk 2010 tegen het licht zijn gehouden.

### 1.1 De nota parkeernormen Waalwijk

De voorliggende 'Nota Parkeernormen Waalwijk 2015' is een actualisatie van de 'Nota Parkeernormen Waalwijk 2010'. Het doel van de nota is om voor onze gemeente per gebied en per functie de parkeernormen vast te leggen die de komende jaren bruikbaar zijn. Daarnaast is aangegeven op welke wijze de parkeernormennota toegepast moet worden. Verschillende afdelingen waren binnen een integraal proces betrokken bij de totstandkoming van deze nota.

In deze nota zijn de parkeernormen en wijze van toepassing beschreven. Met het hanteren van deze normen en toepassing worden de volgende effecten beoogd:

- waarborgen van de bereikbaarheid;
- mogelijk maken van economische ontwikkelingen;
- leefbaarheid op het gebied van parkeren binnen de gemeente te waarborgen.

Iedere ruimtelijke ontwikkeling heeft een parkeerbehoefte. Als er geen voorwaarden aan de te realiseren ruimtelijke ontwikkeling worden gesteld dan zal de parkeerbehoefte worden afgewenteld op het openbaar gebied, terwijl deze hierin vaak niet kan voorzien. Dit kan leiden tot overlast bij de bestaande gebruikers van de openbare ruimte. Door het stellen van parkeernormen willen we enerzijds voorkomen dat bestaande functies overlast ervaren van een nieuwe ontwikkeling. Anderzijds willen we de bereikbaarheid van de nieuwe functies waarborgen. De parkeernormennota heeft echter niet het doel om eventuele bestaande parkeerproblemen op te lossen. Dit betekent dat bestaande functies niet aan de in deze opgenomen normen moeten voldoen.

### 1.2 Leeswijzer

De Nota Parkeernormen Waalwijk 2015 is opgebouwd uit 6 hoofdstukken. Hoofdstuk 2 beschrijft het juridische kader van de parkeernormennota. Hierna volgt in hoofdstuk 3 een beschrijving van de gemeente Waalwijk en de kaders voor het bepalen van de parkeernormen. De voorwaarden voor het vaststellen van de parkeereis zijn gegeven in hoofdstuk 4, waarna in hoofdstuk 5 een stappenplan is gegeven hoe tot een parkeereis wordt gekomen. Tot slot zijn de slotbepalingen beschreven in hoofdstuk 6.

## 2. Waarom een parkeernormennota?

De parkeernormen in deze nota hebben betrekking op nieuw-/verbouwplannen en functie- of gebruikswijzigingen. Het college beoordeelt of een omgevingsvergunning verleend kan worden. Hiervoor wordt de aanvraag voor een omgevingsvergunning aan de bouwverordening en het bestemmingsplan getoetst. Parkeren is een van de onderdelen waaraan wordt getoetst. In veel bestemmingsplannen zijn (nog) geen voorschriften opgenomen met betrekking tot parkeren. Artikel 2.5.30 van de Bouwverordening is in het geval van deze bestemmingsplannen het vangnet. Hierin is namelijk bepaald dat in voldoende mate in parkeerruimte moet worden voorzien. Met het vaststellen van parkeernormen middels deze

nota wordt aan het begrip ‘voldoende mate’ invulling gegeven. Indien in een bestemmingsplan parkeernormen zijn opgenomen, is het bestemmingsplan leidend.

### 2.1 Vervallen stedenbouwkundige bepalingen uit bouwverordening art. 2.5.30

Artikel 2.5.30 van de Bouwverordening maakte het tot op heden mogelijk om omgevingsvergunningen te toetsen aan parkeren. Via dit artikel werd een parkeereis opgelegd. Sinds het in werking treden van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) wordt het bestemmingsplan gezien als het instrument om stedenbouwkundige bepalingen te regelen. Op 29 november 2014 zijn de Woningwet en het Besluit ruimtelijke ordening gewijzigd waardoor het parkeren voortaan in bestemmingsplannen moet worden geregeld. Er kan niet meer worden verwezen naar de stedenbouwkundige bepalingen uit de bouwverordening. Bovenstaande regeling is van kracht verklaard voor bestemmingsplannen die na 29 november 2014 in werking treden. De bestaande bestemmingsplannen moeten uiterlijk 1 juli 2018 zijn aangepast.

### 2.2 Verankering parkeernormen in bestemmingsplan

Bij het opstellen van bestemmingsplannen wordt voortaan in de regels verankerd dat voldaan moet worden aan de parkeernormen van de gemeente. De juridische borging vindt plaats door in de regels een artikel toe te voegen met een parkeerregeling. In de toelichting van het bestemmingsplan wordt vervolgens verwezen naar de beleidsregels die de parkeereis bij ruimtelijke ontwikkelingen bepalen. Deze beleidsregels kunnen de Nota Parkeernormen Waalwijk 2015 betreffen.

## 3. Parkeernormen in Waalwijk

In dit hoofdstuk zijn de parkeernormen voor de gemeente Waalwijk beschreven. Het gebruik van goede parkeernormen draagt bij aan een prettige en leefbare woonomgeving, maar ook aan de bereikbaarheid van bedrijventerreinen. Met het realiseren van voldoende parkeerplaatsen bij nieuwe ontwikkelingen wordt de bereikbaarheid gewaarborgd en voorkomen dat parkeeroverlast of zelfs parkeerproblemen ontstaan in de omgeving. Een parkeernorm die aansluit bij de parkeerbehoefte van een functie is hiervoor van belang. De karakteristieken van de gemeente en verschillende deelgebieden zijn van invloed op de parkeernormen. De gemeente Waalwijk bestaat uit drie kernen; Sprang-Capelle, Waalwijk en Waspik. Voor de parkeernormen zijn de afzonderlijke kernen in ogenschouw genomen.

### 3.1 Kenmerken van Waalwijk

De parkeernormen zijn onder andere afhankelijk van de stedelijkheidsgraad en specifieke kenmerken van deelgebieden, bijvoorbeeld de kwaliteit van andere vervoerwijzen. In deze paragraaf wordt de stedelijkheidsgraad bepaald en zijn de specifieke kenmerken per deelgebied beschreven.

#### 3.1.1 Stedelijkheidsgraad

De stedelijkheidsgraad wordt bepaald op basis van de adressendichtheid. In een gebied met een hogere adressendichtheid is het aanbod - en de kwaliteit van andere vervoerswijzen – over het algemeen hoger dan in een gebied met een lage dichtheid. Daarom kunnen hier lagere parkeernormen worden toegepast. Daarnaast wordt gekeken naar de stedelijke zone (centrum, schil, overig) van een gebied. Hoe dichter bij het centrum, des te beter de kwaliteit en het aanbod van overige vervoerswijzen zijn en des te lager de parkeernorm.

Van de gemeente Waalwijk is met de gegevens van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) de stedelijkheidsgraad bepaald. Tussen de verschillende kernen is sprake van een verschil in de mate van stedelijkheid. Op basis van deze gegevens kan gesteld worden dat de stad Waalwijk een stedelijkheidsgraad heeft van “*matig stedelijk gebied*”. Sprang-Capelle en Waspik kennen een lagere stedelijkheidsgraad, namelijk “*weinig stedelijk*”. Bij het bepalen van de parkeernormen is van deze stedelijkheidsgraden uitgegaan.

#### 3.1.2 Autobezit

In Nederland neemt het autobezit per huishouden de komende jaren nog steeds langzaam toe. Deze toename leidt tot hogere intensiteiten op de wegen, maar ook tot een grotere vraag naar parkeerplaatsen. Er zijn verschillende zaken van invloed op het autobezit. Naast inkomen, leeftijd, grootte van huishoudens, woon-werk afstand en mentaliteit/cultuur van de inwoners van de gemeente heeft ook het aanbod van het openbaar vervoer effect op het autobezit en -gebruik. Via het CBS is inzicht verkregen in het autobezit van Waalwijk en omliggende gemeenten.

Gemeenten	Auto's per huishouden
Nederland	1,0
Waalwijk	1,2
Aalburg	1,4
Oosterhout	1,2
Heusden	1,2
Geertruidenberg	1,2
Loon op Zand	1,2

Tabel 3.1: aantal auto's per huishouden (CBS – ingezien op 22 oktober 2014)

In tabel 3.1 is te lezen dat binnen de gemeente Waalwijk per huishouden het gemiddelde aantal auto's 1,2 bedraagt. Binnen de gemeente blijkt op basis van gegevens van het CBS dat in Sprang-Capelle en Waspik het auto bezit hoger ligt: 1,3 auto per huishouden. Ten opzichte van het gemiddelde van Nederland kent de gemeente Waalwijk een hoger autobezit.

### 3.2 Gebiedsindeling gemeente

Voor het bepalen van goede parkeernormen is het noodzakelijk gebieden met verschillende karakteristieken te definiëren. Deze gebieden zijn bepaald aan de hand van de stedelijkheidszones en de kwaliteit van overige vervoerswijzen. In een gebied met een hogere stedelijkheidsgraad kan over het algemeen gesteld worden dat de kwaliteit en het aanbod van andere vervoerswijzen hoger is.

#### *Waalwijk Centrum*

Het aanbod en de kwaliteit van andere vervoerswijzen zijn in het centrum van de stad Waalwijk hoger dan in de rest van de gemeente. Zo is in dit gebied het busstation Waalwijk gelegen, dat beschikt over hoogwaardige buslijnen richting Den Bosch en Tilburg.

Dit gebied heeft haar eigen karakter. Verschillende functies (wonen, werken, winkelen en recreëren) komen in dit gebied samen. De bebouwingsdichtheid is door het samenkomen van deze functies hoger.

#### *Waalwijk schil rondom centrumgebied*

Waalwijk kent een centrumgebied met goede ontsluitingen van het openbaar vervoer en veel voorzieningen. Bewoners van de schil rondom het centrumgebied maken ook gebruik van de voorzieningen in het centrum. De stedelijke zone van het gebied buiten het centrum wordt aangeduid als schil/overloopgebied.

#### *Waalwijk rest bebouwde kom*

De overige delen binnen de bebouwde komgrenzen van de stad Waalwijk behoren tot een aparte zone. Het aanbod en de kwaliteit van andere vervoerswijzen dan de auto zijn daar lager dan in het centrum en de schil. Daarom zal het aandeel autogebruik in dit deel hoger zijn en is de parkeervraag voor een functie hoger.

Binnen dit gebied vallen ook de verschillende bedrijventerreinen, zoals het Haven I t/m VIII en Zanddonk. De aanwezigheid van het openbaar vervoer in deze gebieden is beperkt, waardoor het autogebruik hoger is. Mensen moeten hierdoor voornamelijk de auto gebruiken om de werklocatie of andere voorzieningen te bereiken. Functies in dit gebied kennen hierdoor een grotere parkeerbehoefte.

#### *Bebouwde kom Sprang-Capelle, wijk Driessen en Waspik*

Sprang-Capelle is een dorp in het midden van de gemeente. Het is een dorp dat voortkomt uit lintbebouwing met aan de oostzijde Sprang, in het midden Vrijhoeve en aan de westzijde Nieuwe Vaart. Capelle ligt direct ten zuiden van de A59. In het lint van Sprang-Capelle zijn de functies gemengd. Een deel van de bebouwde kom van Sprang-Capelle is ontsloten met openbaar vervoerverbindingen richting Den Bosch en Tilburg. Driessen is een wijk van de stad Waalwijk. Deze wijk is ten noorden van Sprang gelegen. De openbaar vervoersverbindingen zijn gelijk aan die van Sprang-Capelle en het auto bezit is hier hoger dan in de stad Waalwijk.

De kern Waspik (-Boven en -Beneden) is aan de westzijde van de gemeente gelegen. Het dorp kent een lagere stedelijkheidsgraad dan Waalwijk. Ook in deze kern is sprake van lintbebouwing. De alternatieven voor verplaatsingen anders dan de auto zijn gering. Het gebruik van de auto ligt hierdoor hoger dan in de stad Waalwijk. Binnen dit gebied liggen ook de bedrijventerreinen, zoals Maasoever-Scharlo in Waspik en Berkhaag in Sprang-Capelle.

Sprang-Capelle en Waspik zijn gelijkwaardig, daarom zijn deze in een deelgebied samengevoegd.

#### *Landelijk gebied*

Buiten de bebouwde kommen van Sprang-Capelle, Waalwijk en Waspik liggen landelijke gebieden. Deze gebieden kenmerken zich door boerderijen, akkers en weilanden. Het autobezit/autogebruik in deze gebieden is hoog. Dit wordt mede veroorzaakt door het lage tot zeer lage aanbod van openbaar vervoer. Dit gebied is gecategoriseerd als 'buitengebied'.

In bijlage 1 zijn kaarten opgenomen waarin de deelgebieden zijn aangeduid.

### 3.3 Parkeernormen

In Nederland zijn geen parkeernormen voorgeschreven. Het staat de gemeente vrij haar eigen parkeernormen te bepalen. De parkeernormen zoals in deze nota staan vermeld, zijn gebaseerd op de volgende bronnen:

- CROW publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie';
- parkeernormennota's van andere gemeenten;
- ervaringscijfers van de afgelopen jaren.

Op basis van de karakteristieken en stedelijkheidsgraden van de deelgebieden is bij bandbreedtes in de parkeerkencijfers gekozen voor een iets hogere parkeernorm dan het gemiddelde van de bandbreedte. Hierbij is rekening gehouden met de in het verleden opgedane ervaringen met het toepassen van parkeernormen. Bij een aantal functies zijn de parkeernormen bepaald aan de hand van de parkeernormen uit het verleden en opgedane ervaringen

De parkeernormen in deze nota zijn minimumnormen. Bij het realiseren van een functie of functiewijziging (=initiatief) moet de initiatiefnemer zorg dragen voor het voorzien in de parkeereis, die wordt

bepaald aan de hand van de parkeernormen. In hoofdstuk 4 zijn de randvoorwaarden van het toepassen van de parkeernormen en bepalen van de parkeereis gegeven.

In bijlage 2 zijn de parkeernormen per functie opgenomen. Er is een onderverdeling gemaakt in de volgende hoofdgroepen:

2. 1 Wonen
2. 2 Winkelen
2. 3 Werken
2. 4 Recreatie
2. 5 Sport, cultuur en ontspanning
2. 6 Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen
2. 7 Onderwijs

Als de functie van een ruimtelijke ontwikkeling niet is opgenomen in de parkeernormennota dan wordt bekeken welke functie hierbij het beste aansluit. Mochten de in deze nota opgenomen functies en parkeernormen niet toereikend zijn bij het bepalen van de parkeereis dan kan met nader onderzoek worden bekeken of een beter aansluitende norm kan worden gevonden.

#### 4. Randvoorwaarden toepassen parkeernormen

In dit hoofdstuk worden de randvoorwaarden van de parkeernormen beschreven. In het vorige hoofdstuk zijn de parkeernormen bepaald, waarmee de parkeereis voor een nieuwbouwontwikkeling of functiewijziging kan worden berekend en toegepast.

##### 4.1 Parkeernormen bij nieuwbouwontwikkeling of functiewijzigingen

Bij het bepalen van de parkeereis is onderscheid te maken tussen nieuwbouwontwikkelingen, functiewijzigingen, verbouw of renovatie van een bestaand gebouw. Voor dergelijke ontwikkelingen geldt dat de parkeereis aan de hand van de gestelde parkeernormen moet worden berekend. Het plan moet voorzien in de parkeereis onder de gestelde voorwaarden.

###### *Nieuwbouwontwikkeling*

Een nieuwbouwontwikkeling betreft het bouwen van één of meerdere nieuwe gebouwen. Voor deze ontwikkelingen wordt een parkeereis volgens de normen in de nota opgelegd.

###### *Functiewijzigingen/ vervangende nieuwbouw*

Een functiewijziging betreft het wijzigen van de functie van een bestaand gebouw. Bijvoorbeeld een kantorencomplex dat wordt omgebouwd tot appartementencomplex. Onder vervangende nieuwbouw wordt het slopen van een gebouw verstaan, waarna hiervoor een nieuw gebouw wordt teruggebouwd. Bij functiewijzigingen of vervangende nieuwbouw wordt de parkeereis berekend op basis van de parkeernormen in deze nota. Ook in deze situaties geldt dat op eigen terrein aan de parkeereis moet worden voldaan. Mocht dit niet mogelijk zijn, in aanmerking nemende dat een plan tot vervangende nieuwbouw niet leidt tot het verdwijnen van parkeergelegenheid op eigen terrein, dient een parkeeroplossing in de openbare ruimte te worden gevonden. In die gevallen wordt de parkeerbehoefte van het bestaande gebouw/de bestaande functie bepaald die op dat moment op het openbare gebied wordt afgewenteld en wordt deze in mindering gebracht op de nieuwe parkeereis.

###### *Aanbouw bij een bestaand gebouw*

Onder aanbouw bij een bestaand gebouw valt het uitbreiden van een bestaand gebouw. Bijvoorbeeld een uitbreiding van een kantoorgebouw of restaurant. Het bestaande gebouw wordt hierbij niet of gedeeltelijk gesloopt. De parkeereis wordt uitsluitend berekend over de uitbreiding van het bestaande gebouw. De in het verleden opgelegde parkeereis voor het bestaande gebouw blijft gehandhaafd.

##### 4.2 Parkeren op eigen terrein

Een bouwplan dient in beginsel op eigen terrein aan de parkeereis te voldoen. Met het begrip "parkeren op eigen terrein" wordt bedoeld: ruimte voor het parkeren of stallen van auto's in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder (deel van het) het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw hoort, passend binnen het vigerende bestemmingsplan. De parkeerplaatsen op eigen terrein dienen structureel beschikbaar te zijn voor parkeren.

###### *Berekeningsaantal parkeren op eigen terrein*

In de afgelopen jaren is gebleken dat een garage bij een woning vaak niet wordt gebruikt voor het stallen van de auto, maar als bergruimte of bijkeuken. In de parkeernormen is hier lange tijd geen rekening mee gehouden, waardoor parkeeroverlast kan ontstaan. Voor het parkeren op eigen terrein is daarom per voorziening een berekeningsaantal bepaald. Het berekeningsaantal waarin parkeren op eigen terrein wordt meegerekend is opgenomen in tabel 4.1.

<b>Parkeervoorziening</b>	<b>Berekeningsaantal</b>
Enkele oprit zonder garage	1,0
Lange oprit zonder garage	1,5
Dubbele oprit zonder garage	2,0
Garage zonder oprit	0,1
Garagebox (niet bij woning)	0,1

Garage met enkele oprit	1,1
Garage met lange oprit	1,6
Garage met dubbele oprit	2,1

*Tabel 4.1: parkeren op eigen terrein*

#### *Minimale ontwerpseisen voor parkeren op eigen terrein*

Parkeerplaatsen op eigen terrein moeten voldoen aan minimale fysieke maatvoeringseisen. Deze maatvoering is van belang om de bruikbaarheid van de parkeerplaatsen te kunnen waarborgen. Een parkeervoorziening op eigen terrein bij een bouwplan moet voldoen aan de volgende maatvoeringseisen:

- een enkele oprit zonder garage is minimaal 5 meter lang en 2,5 meter breed;
- een lange oprit zonder garage is minimaal 10 meter lang en 2,5 meter breed;
- een dubbele oprit zonder garage is minimaal 5 meter lang en 5 meter breed ;
- een garage is aan de binnenzijde minimaal 5 meter lang en 2,70 meter breed;
- een dubbele garage is aan de binnen zijde minimaal 5 meter lang en 5 meter breed;
- voor maatvoeringen van grotere parkeergarages en parkeerterreinen toetst de gemeente aan de geldende CROW richtlijnen.

#### *Inspanningsverplichting*

In beginsel dient een bouwplan te voorzien in parkeren op eigen terrein. Hierbij geldt een inspanningsverplichting. Waar dit in eerste instantie niet lukt, dient te worden bezien hoe door aanpassing van de plannen de benodigde parkeerplaatsen alsnog (zoveel mogelijk) kunnen worden gesitueerd op eigen terrein.

#### 4.3 Dubbelgebruik bij het realiseren van meerdere functies

Bij een ontwikkeling met meerdere functies is vaak dubbelgebruik van de parkeerplaatsen mogelijk. Dubbelgebruik wil zeggen dat de parkeerplaatsen voor meerdere functies gebruikt kunnen worden. Iedere functie heeft over de dag en week gezien verschillen in de parkeerbehoefte. De parkeerbehoefte bij wonen is in de avonduren en weekenden het hoogst, terwijl deze overdag op doordeweekse werkdagen laag is. Binnen een ontwikkeling met meerdere functies kan dit leiden tot een betere benutting van de parkeerplaatsen. Om dit te bepalen zijn in bijlage 3 voor verschillende functies aanwezigheidspercentages opgenomen. Aan de hand van deze percentages kan per functie de parkeerbehoefte per periode van de dag en week worden bepaald. Mochten de in de tabel opgenomen functies niet toereikend zijn dan kunnen met nader onderzoek aanwezigheidspercentages voor ontbrekende functies worden vastgesteld.

Op deze manier kan de maatgevende periode worden bepaald waarop de parkeerbehoefte van alle functies het hoogst is. Dit leidt tot een efficiënter gebruik van de parkeerplaatsen. Bij het toepassen van dubbelgebruik dient de ontwikkelaar inzichtelijk te maken dat de parkeercapaciteit toegankelijk is voor de betreffende functies.

#### *Mogelijkheden gebiedsontwikkeling*

In geval van een gebiedsontwikkeling zijn schaalvoordelen mogelijk door het toepassen van dubbelgebruik. Hierbij kan bijvoorbeeld voor meerdere functies een parkeervoorziening worden gerealiseerd, waarbij een parkeerbalans kan zorgen voor een efficiënter gebruik van parkeervoorzieningen.

#### 4.4 Parkeren in openbare ruimte

Indien er op eigen terrein niet (volledig) kan worden voorzien in de parkeereis dan is het mogelijk om parkeerplaatsen in de openbare ruimte aan de ontwikkeling toe te wijzen. Openbare parkeerplaatsen kunnen uitsluitend aan een ontwikkeling toebedeeld worden als aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- De aanvrager heeft inzichtelijk gemaakt dat de parkeereis niet redelijkerwijs in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij het gebouw hoort, gerealiseerd kan worden en;
- De gemeten parkeerdruk binnen de loopafstanden van de functie van de ontwikkeling (zie hiervoor paragraaf 4.5) in het openbare gebied lager is dan 85%. In 4.4.1 zijn de voorwaarden van de parkeeronderzoeken beschreven. Indien de parkeerdruk in het openbaar gebied lager is dan 85% dan mogen de parkeerplaatsen vanaf de gemeten parkeerdruk tot 85% van de parkeercapaciteit aan de ontwikkeling worden toebedeeld.
- Op gebiedsontsluitingswegen mogen uitsluitend formele parkeerplaatsen worden toegerekend aan de ontwikkeling.  
oUitzondering hierop vormen de volgende gebiedsontsluitingswegen. Op deze wegen zijn namelijk geen formele parkeerplaatsen gelegen en is het toegestaan om op de rijbaan te parkeren.
  - § Spoorstraat te Waspik
  - § Wendelnesseweg-Oost (uitsluitend gedeelte ten noorden van het Zuiderafwateringskanaal)
  - § Heistraat te Sprang-Capelle;

- § Raadhuisstraat te Sprang-Capelle;
- § Van der Duinstraat te Sprang-Capelle;
- § Kerkstraat te Sprang-Capelle (uitsluitend gedeelte ten westen van Torenstraat);
- § Julianalaan te Sprang-Capelle

- Op erftoegangswegen en op de hierboven beschreven gebiedsontsluitingswegen mogen zowel formele als informele parkeerplaatsen, mits er geen sprake is van een parkeer-, stopverbod of andere maatregel die het parkeren verbiedt aan de ontwikkeling worden toebedeeld. Voor het bepalen van het aantal informele parkeerplaatsen wordt de volgende minimale maatvoering gehanteerd:
  - § langsparkeerplaatsen 6 meter lang x 2 meter breed.
  - § haaksparkeerplaatsen 5 meter lang x 2,5 meter breed
- Op parkeerterreinen wordt uitsluitend uitgegaan van de aangewezen parkeervakken, indien er geen vakken zijn aangegeven dan wordt uitgegaan van het theoretisch aantal parkeerplaatsen dat inpasbaar is rekening houdend met de meest actuele CROW-richtlijnen.

#### 4.4.1 Parkeeronderzoeken

Om de parkeerdruk in de directe omgeving te bepalen moet een parkeeronderzoek uitgevoerd worden. Het parkeeronderzoek wordt in opdracht van de aanvrager uitgevoerd. De kosten van het parkeeronderzoek zijn voor rekening van de aanvrager. De gemeente bepaalt vooraf de onderzoeksvoorwaarden. Voor het bepalen van de onderzoekstijdstippen wordt als vertrekpunt de tabel 'aanwezigheidspercentages' uit bijlage 3 genomen. De loopafstanden opgenomen in paragraaf 4.5 en 4.6 bepalen het onderzoeksgebied.

#### 4.5 Loopafstanden

Het parkeren van de auto is niet altijd mogelijk in de directe omgeving van de bestemming. Mensen zijn in een bepaalde mate bereid om te lopen voor een parkeerplaats. De lengte van de loopafstand die als acceptabel wordt beschouwd, is afhankelijk van de functie. Loopafstanden zijn uitgangspunten voor het kunnen voorzien in de parkeereis. Indien de parkeerplaatsen op een grotere loopafstand dan geaccepteerd wordt zijn gelegen dan bestaat de kans dat op ongewenste locaties wordt geparkeerd. Dit leidt tot parkeeroverlast of zelfs parkeerproblemen. In tabel 4.2 zijn de loopafstanden per hoofdgroep gegeven. De loopafstand van een functie wordt gemeten vanaf de voor de parkerende gebruiker dichtstbijzijnde bruikbare toegangsmogelijkheid tot het perceel.

Hoofdgroep	Acceptabele loopafstanden
Wonen	100 meter
Winkelen (dagelijkse producten)	200 meter
Winkelen (niet dagelijkse producten)	600 meter
Werken	300 meter
Ontspanning	100 meter
Gezondheidszorg	100 meter
Onderwijs	100 meter

*Tabel 4.2: loopafstanden*

Voor het gebied Waalwijk centrum gelden afwijkende loopafstanden. Deze zijn beschreven in paragraaf 4.6.

#### 4.6 Gehandicapten

Bij maatschappelijke voorzieningen (zoals een gemeentehuis, bibliotheek, zwembad etc.) dienen ook algemene gehandicaptenparkeerplaatsen aangewezen te worden. Met het aanwijzen van deze parkeerplaatsen wordt de bereikbaarheid van deze voorzieningen voor gehandicapten gegarandeerd. Bij dergelijke voorzieningen is de algemene richtlijn dat minimaal 5% van de parkeerplaatsen algemene gehandicaptenparkeerplaatsen zijn. Als de werkelijke parkeervraag voor gehandicapten afwijkt van deze algemene richtlijn dan kan aan de hand van monitoring de parkeerbehoefte worden bepaald. De aangewezen algemene gehandicaptenparkeerplaatsen maken deel uit van de parkeereis.

#### 4.7 Randvoorwaarden centrum Waalwijk

Het centrumgebied van de stad Waalwijk heeft een eigen karakter en daarmee een eigen parkeerdynamiek. Het centrumgebied is een levendig gebied, waarin verschillende functies samenkomen. Hierin zijn drie hoofdactiviteiten te onderscheiden: wonen, winkelen/ontspanning en werken. De parkeerbehoefte van deze drie activiteiten is verschillend, zowel in tijd als grootte. Voor bewoners is er behoefte aan langparkeren dichtbij de woning en met name buiten de gangbare werk- en winkeltijden. Werkenden hebben behoefte aan langparkeren dichtbij de werklocatie tijdens de gangbare werk- en winkeltijden. En het liefst gratis. Winkelend publiek parkeert relatief kort maar wel op een acceptabele loopafstand. Daarbij komt dat de bebouwingsdichtheid in het centrum hoog is, waardoor de ruimte op eigen terrein

en in het openbaar gebied beperkt is. Het centrum is dus een dynamisch gebied dat vraagt om eigen voorwaarden voor het bepalen van de parkeereis. In dit hoofdstuk worden nadere voorwaarden met betrekking tot de loopafstanden gesteld die uitsluitend betrekking hebben op het centrumgebied in Waalwijk.

#### 4.7.1 Parkeren in het openbaar gebied en loopafstanden

Zoals hierboven beschreven kent het centrum van Waalwijk haar eigen karakter. In dit gebied zijn veel functies te vinden. Zoals in paragraaf 4.2 beschreven geldt voor ontwikkelingen in dit gebied dat de parkeerbehoefte in eerste instantie op eigen terrein moet worden voorzien. Als dit niet mogelijk is dan kan worden uitgeweken naar het openbaar gebied.

Door het karakter en kenmerken van het centrumgebied is in de praktijk gebleken dat bezoekers bereid zijn verder te lopen. Dit wordt enerzijds veroorzaakt door de beperkte beschikbaarheid van parkeerplaatsen, maar ook doen bezoekers vaak meerdere functies aan, zoals winkels en horecagelegenheden. Het is daarom gewenst de loopafstanden voor deze functies op te rekken, zodat ontwikkelingen in het centrum mogelijk gemaakt kunnen worden. Het oprekken van de loopafstanden betekent dat de parkeereis van ontwikkelingen op de grotere parkeerterreinen in het centrumgebied kunnen worden afgewikkeld, zoals de Taxandriazone, het Unnaplein, De Els-Noord, De Els-Zuid en de St. Janspoort. Deze parkeerterreinen zijn juist aangelegd om voldoende parkeerplaatsen aan te bieden aan de bezoekers van het centrum.

##### *Loopafstand in centrum van de stad Waalwijk t.b.v. functie wonen*

De gemeente Waalwijk hecht grote waarde aan een vitaal en een aantrekkelijk centrum en wil het centrum graag als hart van de gemeente houden. Er is onderzocht welke maatregelen op korte en lange termijn genomen kunnen worden om dit te bereiken. Dit heeft vorm gekregen in het visiedocument "centrumvisie Waalwijk". Een van de concrete punten die in die visie is benoemd is de transformatie van (gedeelten van) winkelpanden naar woningen. Hierbij is van belang dat ook voor het deelgebied centrum geldt dat er kan worden voldaan aan de geldende parkeernorm en dat als uitgangspunt blijft parkeren op eigen terrein waar dat mogelijk is. In tegenstelling tot de andere deelgebieden wordt er wel een andere maximale loopafstand gehanteerd, namelijk 250 meter. Wonen in het centrum is vaak een bewuste keuze. Je houdt van de drukte en levendigheid om je heen en je zou kunnen zeggen dat men daar ook wel iets voor over heeft. Zo heeft men nu al vaak geen eigen parkeerplek. Gelet op het verzoek van eigenaren van panden in het centrum tot omzetting van deze panden naar wonen, de hierop volgende verkoop/verhuur van deze woningen en het feit dat er bij de gemeente geen klachten bekend zijn over de loopafstanden zijn wij van mening dat afwijken van de loopafstand van 100 meter, zoals deze wordt gehanteerd bij de andere deelgebieden binnen Waalwijk, naar 250 meter vanuit parkeeroogpunt als ruimtelijk oogpunt gezien acceptabel is. Er is voor deze afstand gekozen omdat alle eerder benoemde locaties (loopafstand in centrum t.b.v. functies werken en recreëren) binnen een straal van 200 meter van één of meerdere van de grote parkeervoorzieningen liggen. De straalafstand is hemelsbreed gemeten, maar omdat er wordt gemeten met loopafstanden is deze met 25% (50 meter) naar boven bijgesteld.

Hoofdgroep	Acceptabele loopafstanden
Wonen	250 meter
Winkelen (dagelijkse producten)	600 meter
Winkelen (niet dagelijkse producten)	600 meter
Werken	600 meter
Ontspanning	600 meter
Gezondheidszorg	100 meter
Onderwijs	100 meter

*Tabel 4.3: loopafstanden centrumgebied*

## 5. Bepalen parkeereis

Als er sprake is van een omgevingsvergunningplichtige nieuw- of verbouwoontwikkeling of een wijziging van functie of gebruik dan moet het plan worden getoetst aan de parkeernormen. Het is van belang dat het toetsen en beoordelen volgens een standaard werkwijze wordt aangepakt. Op deze manier wordt voor iedere ontwikkeling de parkeereis op een eenduidige wijze bepaald.

### 5.1 Stappenplan

Voor het bepalen van de parkeereis wordt het volgende stappenplan doorlopen.

#### **Stap 1: bepalen parkeereis van een nieuwe functie**

Allereerst dient de parkeereis te worden bepaald van de nieuwe ontwikkeling.

##### *Bepalen parkeereis*

De parkeereis wordt berekend aan de hand van de parkeernormen opgenomen in bijlage 2. De parkeernormen variëren met de ligging in de gemeente. Op de kaart in bijlage 1 is de gebiedsindeling aangegeven. De parkeereis volgt uit de vermenigvuldiging van de eenheid en de parkeernorm van de functie.



### *Ontwikkeling meerdere functies*

In toenemende mate worden aanvragen ingediend voor gebouwen met meerdere functies, bijvoorbeeld een gebouw waarin een school, huisartsenpraktijk en sporthal zijn gevestigd of een bedrijf met een magazijn en kantoor.

In deze gevallen wordt per functie de parkeereis bepaald. Voor de aanvraag worden de afzonderlijke parkeereisen bij elkaar opgeteld om te komen tot een parkeereis voor de complete ontwikkeling.

### *Technische ruimtes*

Technische ruimten (zoals toiletgroepen, liften etc.) worden toebedeeld aan het bruto vloeroppervlak. Dit betekent dus dat dergelijke voorzieningen onderdeel uitmaken van de oppervlakte van de functie waarop de parkeereis wordt bepaald.

### *Afronding bepalen parkeereis*

De parkeereis wordt aan het einde van de berekening afgerond. Hierbij geldt dat de berekende parkeereis altijd naar boven wordt afgerond. Reden is dat er geen delen van parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden.

## **Stap 2: voorziet ontwikkeling in parkeren op eigen terrein**

In deze stap wordt bepaald of de ontwikkeling op eigen terrein kan voorzien in de parkeereis met de daaraan verbonden voorwaarden beschreven in hoofdstuk 4.2.

## **Stap 3: onderzoek naar alternatieven**

Als niet kan worden voldaan aan de vereiste aantal parkeerplaatsen om te parkeren op eigen terrein, dan kan onderzocht worden of op een alternatieve manier kan worden voorzien in de parkeereis.

### *Stap 3a: dubbelgebruik (uitsluitend bij meerdere functies in een ontwikkeling)*

In ontwikkelingen waarin verschillende functies zijn ondergebracht kunnen deze functies gebruikmaken van dezelfde parkeervoorzieningen. Op bepaalde momenten van de dag zal tussen de parkeerbehoefte van de functies echter frictie ontstaan. Met verruimde openingstijden ontstaat bijvoorbeeld frictie tussen de winkelbezoekers en bewoners.

Op basis van de aanwezigheidspercentages, opgenomen in bijlage 3, kan de piekbelasting van de gezamenlijke functies worden bepaald. Met het toepassen van het dubbelgebruik kan de parkeereis dalen, waardoor het toch mogelijk is dat in de parkeereis op eigen terrein wordt voorzien. Als dit niet het geval is dan wordt onderzocht of parkeren in de openbare ruimte mogelijk is.

### *Stap 3b: parkeren in openbare ruimte*

Om te bepalen of er in de openbare ruimte voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor het voorzien in de parkeereis moet een parkeeronderzoek worden uitgevoerd (zie paragraaf 4.4.1). In deze meting wordt nagegaan hoeveel parkeerplaatsen er in een vooraf bepaald onderzoeksgebied bezet zijn. Bij parkeeronderzoeken wordt als grens van de beschikbare parkeercapaciteit, een gemiddelde bezettingspercentage van 85% gehanteerd. Ofwel: 85% van de beschikbare parkeercapaciteit mag bezet zijn. De overige 15% is nodig voor het opvangen van "zoekverkeer" en groei van het autobezit. Wanneer de gemiddelde parkeerbezetting 70% bedraagt en de parkeercapaciteit bedraagt 100 parkeerplaatsen, mogen er dus 15 parkeerplaatsen worden toebedeeld aan de ontwikkeling.

### *Stap 3c: wijzingen van functies en vervangende nieuwbouw*

Als de functie van een bestaand gebouw wijzigt of er sprake is van vervangende nieuwbouw dan dient op eigen terrein te worden voldaan aan de nieuwe parkeereis. Indien dit niet mogelijk is, dient een parkeeroplossing in de openbare ruimte te worden gevonden. In die gevallen wordt de parkeerbehoefte van de bestaande functie bepaald die op dat moment op openbare parkeerplaatsen wordt afgewenteld. Deze parkeerbehoefte mag in mindering worden gebracht op de parkeereis van de nieuwe ontwikkeling.

## **6. Slotbepalingen**

### **6.1 Inwerkingtreding**

De 'Nota Parkeernormen Waalwijk 2015' treedt in werking op de eerste dag na bekendmaking.

### **6.2 Citeertitel**

Deze nota kan worden aangehaald als de 'Nota parkeernormen Waalwijk 2015'.

### **6.3 Hardheidsclausule**

Wanneer blijkt dat een initiatiefnemer niet (voldoende) aan de gestelde parkeereis kan voldoen, kan het college van burgemeester en wethouders een besluit nemen om (gedeeltelijke) afwijking van de parkeereis toe te staan. De hardheidsclausule baseert zich op artikel 4:84 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb), de inherente afwijkingsbevoegdheid.

## 6.4 Overgangsregeling

Voor (concept)initiatieven die zijn ingediend voor de inwerkingtreding van dit beleid, geldt in afwijking van dit beleid hetgeen opgenomen was in de Parkeernormennota Waalwijk 2010.

Hiervan mag worden afgeweken als blijkt dat de parkeernormen uit de Parkeernormennota Waalwijk 2015 gunstiger zijn voor de aanvrager.

### Bijlage 1: deelgebieden

Zie: [www.waalwijk.nl](http://www.waalwijk.nl) / regelgeving / ruimtelijke ordening, verkeer en vervoer

### Bijlage 2: parkeernormen

#### 2.1 Wonen

Functie	Eenheid	Waalwijk			Sprang-Capelle, Driessen en Waspik	
		cen- trum	schil	rest be- bouwde kom	bebouwde kom	buitenge- bied
koop vrijstaand	woning	1,8	1,9	2,0	2,0	2,0
koop twee-onder-een-kap	woning	1,7	1,8	2,0	2,0	2,0
koop, tussen/hoek	woning	1,5	1,7	1,8	1,8	2,0
koop, etage, duur	woning	1,6	1,7	2,0	2,0	2,0
koop, etage, midden <sup>1</sup>	woning	1,4	1,6	1,8	1,9	1,9
koop, etage goedkoop <sup>1</sup>	woning	1,3	1,4	1,6	1,6	1,6
huurhuis, vrije sector	woning	1,5	1,7	1,9	1,9	2,0
huurhuis, sociale huur	woning	1,3	1,4	1,6	1,6	1,6
huur, etage, vrije sector	woning	1,4	1,6	1,8	1,9	1,9
huur, etage, sociale huur	woning	1,1	1,2	1,4	1,4	1,4
kamerverhuur, zelfstandig	kamer	0,6	0,7	0,8	0,8	0,8
kamerverhuur, studenten	kamer	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
aanleunwoning/serviceflat	woning	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0

#### 2.2 Winkelen

Functie	Eenheid	Waalwijk			Sprang-Capelle, Driessen en Waspik	
		cen- trum	schil	rest be- bouwde kom	bebouwde kom	buitenge- bied
supermarkt	100 m2 bvo	2,6	3,0	3,4	3,4	3,4
groothandel in levensmiddelen	100 m2 bvo		7,4	7,4	7,4	7,4
binnenstad of hoofdwinkelcentrum	100 m2 bvo	2,8	2,8	-	-	-
winkels in wijk- of dorpscentrum	100 m2 bvo	-	-	2,5	2,5	-
beroepen aan huis, bijvoorbeeld kapster, pedicure, nagelstyliste	Per behandelstoel	1,5	1,5	1,5	1,5	2,0
kringloopwinkel	100 m2 bvo		1,0	1,6	1,6	2,0
meubel/woonboulevard	100 m2 bvo	-	1,8	2,2	2,2	-
outletcentrum	100 m2 bvo	-	8,2	9,1	9,1	9,4
bouwmarkt	100 m2 bvo		1,8	2,3	2,4	2,4
tuincentrum	100 m2 bvo		2,2	2,5	2,6	2,8

#### 2.3 Werken

Functie	Eenheid	Waalwijk			Sprang-Capelle, Driessen en Waspik	
		cen- trum	Schil	rest be- bouwde kom	bebouwde kom	Buitenge- bied
kantoor (zonder baliefunctie)	100 m2 bvo	1,3	1,7	1,8	2,3	2,3
kantoor (met baliefunctie) commerciële dienstverlening	100 m2 bvo	1,8	2,5	2,8	3,3	3,3
bedrijf arbeidsintensief/ bezoekersextensief (bijv. industrie)	100 m2 bvo	1,4	1,8	2,2	2,2	2,2
bedrijf arbeidsextensief/ bezoekersextensief (bijv. loods)	100 m2 bvo	0,5	0,7	0,9	0,9	0,9

#### 2.4 Recreatie

Functie	Eenheid	Waalwijk			Sprang-Capelle, Driessen en Waspik	
		centrum	Schil	rest bebouwde kom	Bebouwde kom	Buitengebied
camping (kampeerterrein)	standplaats	-	-	-	-	1,2
bungalowpark (huisjescomplex)	bungalow	-	-	1,7	-	2,0
hotel	10 kamers	5,0	10,0	15,0	15,0	15,0
bed and breakfast	Per kamer	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
café/bar/cafetaria	100 m2 bvo	5,0	5,0	6,0	6,0	-
Restaurant/eetcafé/zaalaccommodatie	100 m2 bvo	8,0	8,0	12,0	12,0	14,0
discotheek	100 m2 bvo	5,0	12,0	19,0	19,0	19,0
evenementenhal, beursgebouw, congresgebouw	100 m2 bvo	5,0	6,0	7,0	7,0	-

## 2.5 Sport, cultuur en ontspanning

Functie	Eenheid	Waalwijk			Sprang-Capelle, Driessen en Waspik	
		centrum	Schil	rest bebouwde kom	bebouwde kom	Buitengebied
bibliotheek	100 m2 bvo	0,7	1,0	1,4	1,4	1,6
museum	100 m2 bvo	0,7	0,9	1,2	1,2	nvt
bioscoop	100 m2 bvo	4,2	9,0	12,2	12,2	14,7
cultureel centrum, buurthuis, wijkgebouw	100m2 bvo	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0
filmtheater/filmhuis	100 m2 bvo	3,6	6,3	8,9	8,9	10,9
theater/schouwburg	100 m2 bvo	8,9	9,5	11,3	11,3	13,5
casino	100 m2 bvo	6,2	6,6	7,0	7,0	8,5
bowlingcentrum	per baan	2,0	2,7	3,2	3,2	3,2
biljart-en snookercentrum	per tafel	1,1	1,4	1,6	1,6	2,0
dansstudio	100 m2 bvo	2,1	4,4	6,0	6,0	7,9
sportschool	100 m2 bvo	1,9	3,9	5,3	5,3	7,0
fitnesscentrum	100 m2 bvo	2,2	5,0	6,8	7,9	7,9
wellnesscentrum (thermen etc.)	100 m2 bvo	-	-	8,8	8,8	9,8
sauna, hammam	100 m2 bvo	2,0	4,1	6,2	6,2	6,8
sporthal	100 m2 bvo	2,0	2,4	2,8	2,8	-
tennishal /-baan	100 m2 bvo	0,4	0,5	0,6	0,6	0,6
squashhal	100 m2 bvo	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5
zwembad overdekt	per 100 m2 bassin	-	10,0	10,8	10,8	12,5
zwembad openlucht	per 100 m2 bassin	-	9,4	12,2	12,2	15,1
zwemparadijs	100 m2 bvo	-	-	12,5	12,5	-
sportveld	per ha netto terrein	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0
stadion	per zitplaats	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
kunstijsbaan < 400 meter	100 m2 bvo	1,5	1,8	2,1	2,1	2,3
Kunstijsbaan > 400 meter	100 m2 bvo	-	2,5	2,8	2,8	3,0
ski- en snowboardhal	per 100 m2 sneeuw	-	-	5,7	5,7	-
jachthaven	per ligplaats	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
golfbaan (18 holes)	per 18 holes	-	-	106,0	106,0	128,3
indoorspeeltuin	100 m2 bvo	5,6	6,4	7,2	7,2	7,6
attractie- en pretpark	per ha netto terrein	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0
manege (paardenhouderij)	per box	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,5	0,5
volkstuint	per 10 tuinen	-	1,4	1,5	1,5	3,0

## 2.6 Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen

Functie	Eenheid	Waalwijk			Sprang-Capelle, Driessen en Waspik	
		centrum	Schil	rest bebouwde kom	bebouwde kom	Buitengebied
huisartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	2,0	2,4	2,9	2,9	3,2
apotheek	per apotheek	2,0	2,5	2,9	2,9	-
fysiotherapiepraktijk	per behandelkamer	1,5	1,7	2,0	2,0	2,2
consultatiebureau	per behandelkamer	1,6	1,8	2,1	2,1	2,4
tandartsenpraktijk	per behandelkamer	1,8	2,2	2,6	2,6	2,9

ziekenhuis	per 100 m2 bvo	1,5	1,7	1,8	1,8	2,1
crematorium	per (deels) gelijktijdige plechtigheid	-	-	30,0	30,0	30,0
begraafplaats	per (deels) gelijktijdige plechtigheid	-	-	30,0	30,0	30,0
religiegebouw	per zit-/knielplaats	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
verpleeg- en verzorgingstehuis	per wooneenheid	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7

## 2.7 Onderwijs

Functie	Eenheid	Waalwijk			Sprang-Capelle, Driessen en Waspik	
		cen- trum	Schil	rest be- bouwde kom	Bebouwde kom	Buiten- gebied
Kinderdagverblijf	per 100 m2 bvo	1,1	1,1	1,3	1,3	1,3
Basisonderwijs	per leslokaal	1,0	1,2	1,4	1,4	1,5
Middelbare school	per 100 leerlingen	4,7	5,5	5,9	5,9	5,9
Middelbaar beroepsonderwijs	per 100 leerlingen	5,7	6,4	6,8	6,9	7,0
Hoger beroepsonderwijs	per 100 studenten	11,3	12,0	12,7	12,9	12,9
avondonderwijs	per 10 studenten	5,5	6,6	7,8	7,8	11,5

## Bijlage 3: aanwezigheidspercentages

Functies	werkdagoch- tend	werkdagmid- dag	werkdag- avond	koop- avond	werkdag- nacht	zaterdagmid- dag	zaterdag- avond	zondagmid- dag
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 dienstverle- ning	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%
grootschalige detailhan- del	30%	60%	70%	80%	0%	100%	0%	0%
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/maatschap/thera- peut/ consultatiebureau	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
verpleeg- of verzorgings- tehuis/aanleun- wo- ning/verzorgingsflat	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
ziekenhuispatiënten in- clusief 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%