Parkeerbeleid

Gemeente Nederweert

23 april 2024

Inhoudsopgave

1 Inleiding 3

1.1 Doel 3

1.2 De werkingssfeer 3

2 Beleidskader 4

3 Nadere toelichting beleidskader 6

3.1 Basis parkeernormen 6

3.2 Stedelijkheidsgraad en ligging 7

3.3 Aan huis verbonden beroep en lichte bedrijvigheid aan huis 7

3.4 Aanwezigheidspercentages 8

3.5 Parkeren op eigen terrein 8

3.6 Gehandicaptenparkeerplaatsen 8

3.7 Parkeren en opladen elektrische voertuigen 9

3.8 Parkeren van grote voertuigen 9

4 OVERIGE BEPALINGEN 10

4.1 Hardheidsclausule 10

4.2 Inwerkingtreding 10

4.3 Overgangsregeling 10

4.4 Citeertitel 10

Bijlage 1: Opstellen parkeerplan 11

Bijlage 2: Parkeernormen Nederweert 15

Bijlage 3: Begrenzing centrumgebied Nederweert en bebouwde kommen 18

Bijlage 4: Aanwezigheidspercentages 22

Concept

1 Inleiding

Doelstelling parkeerbeleid
Het Parkeerbeleid vormt het toetsingskader voor beoordeling van parkeervraagstukken bij ruimtelijke ontwikkelingen en functiewijzigingen. Het vorige Parkeerbeleid is door de gemeenteraad vastgesteld op 8 januari 2008. De gemeente Nederweert maakt gebruik van de richtlijnen van de CROW. Deze richtlijnen kennen ruime bandbreedtes (voor zowel (zeer) verstedelijkte omgevingen als weinig stedelijke omgeving), dat leidt in de praktijk tot onduidelijkheid. Door het vaststellen van het voorliggend Parkeerbeleid wordt het beleidskader en de parkeernormen specifiek toegeschreven op de gemeente Nederweert. Dat geeft initiatiefnemers duidelijkheid en biedt een basis voor oplossingen van parkeerknelpunten. Het nieuwe Parkeerbeleid is een voortzetting van de praktijk. De resultaten van de parkeermonitor hebben immers laten zien dat het parkeerbeleid tot weinig parkeerknelpunten heeft geleid.

Op 31 oktober 2023 is er een informatieavond voor de gemeenteraad van Nederweert gehouden. Ook zijn belangrijke stakeholders zoals de Ondernemersvereniging Nederweert en woningcorporaties waaronder Woonik, Wonen Limburg en Wonen Zuid geconsulteerd. Op basis daarvan is in het beleid aandacht voor meervoudig ruimtegebruik, invloed van ruimtelijke ontwikkelingen op parkeercapaciteit, elektrisch laden, handhaving van verkeersgedrag en omgaan met grote voertuigen.

1.1 Doel

Het doel van het parkeerbeleid betreft:

> *Het vaststellen van een toetsingskader als basis voor alle (ruimtelijke) ontwikkelingen rondom parkeren en duidelijkheid te geven aan initiatiefnemers over de concrete toepassing van de CROW-normen. Hierbij zal altijd worden gezocht naar een goed evenwicht tussen* ***bereikbaarheid****,* ***veiligheid****,* ***leefbaarheid*** *en voldoende mogelijkheden om te* ***ontwikkelen****.*

Eén keer in de twee jaar wordt een parkeermonitor uitgevoerd, om inzicht te krijgen in mogelijke parkeerknelpunten.

1.2 De werkingssfeer

Het Parkeerbeleid is van toepassing op ruimtelijke ontwikkelingen en plannen binnen de gemeente, daar waar het betreft nieuwbouw, verbouw, uit-/inbreiding of wijziging van functies. Dit beleid is niet van toepassing op bestaande ruimtelijke ontwikkelingen en plannen, tenzij deze ontwikkelingen en/of plannen zich nog in de beginfase bevinden, er nog geen parkeereis is opgelegd en er nog geen parkeertoets heeft plaatsgevonden.

Concept

2 Beleidskader

De gemeente Nederweert baseert het Parkeerbeleid grotendeels op de richtlijnen zoals beschreven door de CROW, de kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte en vervoer. Als basis is de laatste publicatie (381) 'Toekomstbestendig parkeren' (2018) benut en toegespitst op de lokale situatie. Ook zijn praktijkervaringen van de afgelopen jaren meegenomen. Het geheel leidt tot het navolgend beleidskader en de parkeernormen zoals opgenomen in bijlage 2. Een nadere toelichting is te vinden in hoofdstuk 3 van het Parkeerbeleid.

1. Meervoudig ruimtegebruik
- Vanwege het multifunctionele gebruik van de fysieke ruimte/omgeving, wordt gestreefd naar meervoudig ruimtegebruik. Hierbij kan b.v. gedacht worden aan de combinatie van ruimtegebruik met recreatieve functies (groen) of de (tijdelijke) opslag van regenwater (retentiebekkens).

2. Parkeernorm
- Uitgegaan wordt van de gemiddelde bandbreedte van het minimum en maximum. Het is verdedigbaar om 'in het midden' van de bandbreedtes te gaan zitten. Er wordt dan zoveel mogelijk naar het evenwicht tussen belangen van de eindgebruikers, de initiatiefnemers en de gemeente gekeken.
- Voor alle type appartementen en woonhuizen, ongeacht de prijsklasse en eigendomssituatie, is één parkeernorm opgenomen. Vanwege de landelijke 'setting' van de gemeente Nederweert heeft het type woning en prijsklasse van de woning nauwelijks invloed op het autobezit. Vandaar dat gekozen wordt voor één categorie 'wonen'.

3. Inclusiviteit
- Een gehandicaptenparkeerplaats blijft altijd openbaar en ligt zo dicht mogelijk bij de woning/voorziening waarvoor de parkeerplaats bedoeld is.
- Er worden geen parkeerontheffingen verleend.

4. Initiatiefnemers
- Initiatiefnemers volgen de stappen zoals weergegeven in de bijlage 1 'Opstellen parkeerplan'.

5. Parkeren op eigen terrein
- Het bouwinitiatief moet op eigen terrein kunnen voldoen aan de parkeervraag.
- Voor de functie Wonen bestaat de parkeernorm uit een bewoners- en bezoekersgedeelte.
- Bij grootschaligere woningbouwontwikkelingen (vanaf tien woningen) moeten de bezoekersparkeerplaatsen openbaar toegankelijk zijn en mogen deze zich niet in een afgesloten parkeervoorziening bevinden.

6. Loopafstanden als norm
- Parkeervoorzieningen dienen gerealiseerd te worden binnen het centrumgebied Nederweert of de kern waar de ontwikkeling plaatsvindt. Het centrumgebied Nederweert en de kernen zijn weergegeven in bijlage 3.
- Parkeren voor de deur wordt niet gegarandeerd.

7. Stedelijkheidsgraad en ligging bepalen parkeernorm
- De totale gemeente Nederweert wordt getypeerd als 'weinig stedelijk' gebied.
- Alleen het centrumgebied van de kern Nederweert wordt als zone 'Centrum' aangeduid. Voor de overige kernen geldt als zone 'Rest bebouwde kom'. Deze stedelijkheidsgraad en zonering bepalen de parkeernorm zoals opgenomen in bijlage 2.

8. Parkeerregulering
- Wanneer uit de parkeermonitor blijkt dat er structureel gebrek is aan parkeercapaciteit, wordt bekeken op welke wijze dit beter kan worden georganiseerd en gecontroleerd.
- Binnen de gemeente Nederweert wordt geen betaald parkeren ingevoerd.
- Elke twee jaar wordt een parkeermonitor uitgevoerd binnen het Centrumgebied Nederweert, om te kunnen bepalen of er sprake is van knelpunten. In geval van mogelijke knelpunten is

concept

het college van B&W bevoegd om maatregelen te treffen om verkeersknelpunten op te lossen.
- Parkeerschijfzones (blauwe zones) blijven bestaan en kunnen worden aangepast als gevolg van de resultaten van de parkeermonitor. Alle huidige blauwe zones zijn van kracht van maandag tot en met zaterdag, van 9.00 – 18.00 u en overal geldt een maximale parkeerduur van 2 uur.

9. Parkeren grote voertuigen
- Parkeren van grote voertuigen (hoger dan 2,4 m en/of langer dan 6 m (incl. lading)) vindt plaats op het eigen terrein van de eigenaar.
- Over parkeren van grote voertuigen in de openbare ruimte zijn bepalingen opgenomen in de APV, waaraan gevolg dient te worden gegeven.

10. Duurzame mobiliteit
- De gemeente Nederweert streeft naar duurzame mobiliteit en stimuleert het gebruik van elektrische voortuigen.
- Laadinfrastructuur voor fietsen en goede stallingsmogelijkheden stimuleren het fietsgebruik en wanneer kansen zich voordoen bij projecten in de openbare ruimte worden deze benut.

11. Laadinfrastructuur elektrische voertuigen
- Ter plaatse van een laadvoorziening mogen elektrische voertuigen enkel geladen worden. Parkeren zonder op te laden is niet toegestaan.
- Een toename van de laadinfrastructuur heeft invloed op de parkeercapaciteit.

12. Deelmobiliteit
- Een alternatieve mobiliteitsoplossing als deelvervoer/deelmobiliteit, waarbij meerdere bewoners gezamenlijk gebruik maken van één voertuig, kan de parkeervraag reduceren. Een initiatiefnemer dient te onderbouwen/aan te tonen dat het concept ‘deelvervoer’ ook zal gaan werken.
- Een door een initiatiefnemer voorstelde oplossing wordt door het college van B&W getoetst.

13. Parkeerverwijssysteem
- Een goede verwijzing (met bebording) naar de grotere openbare parkeerterreinen, leidt tot een optimaler gebruik van de beschikbare parkeercapaciteit.

.

14. Gedragsbeïnvloeding
- Voor een efficiënt gebruik van de parkeercapaciteit en om overlast te voorkomen, dienen verkeersregels te worden nageleefd. Dat betekent dat de inrichting van de openbare ruimte het gewenste gebruik en verkeersgedrag ook dient te bevorderen. Wanneer daar niet aan wordt voldaan en het leidt tot overlast kan het instrument handhaving worden ingezet. De situationele inzet daarvan wordt bepaald aan de hand van het VTH-beleidskader.

15. Bevoegdheidsverdeling raad en college
- De gemeenteraad van Nederweert stelt het parkeerbeleid vast.
- Het college van B&W is verantwoordelijk voor de uitvoering van het parkeerbeleid.
- Het college van B&W is verantwoordelijk voor het uitvoeren van de parkeermonitor, het in stand houden van de juiste parkeerbalans en de benodigde verkeersbesluiten voor het eventueel aanpassen van blauwe zones, het aanleggen/intrekken van (gehandicapten)parkeerplaatsen, etc.
- In alle gevallen waarin het Parkeerbeleid niet voorziet of wanneer toepassing van het Parkeerbeleid leidt tot kennelijk onredelijke situaties, neemt het college van B&W een beslissing (Hardheidsclausule).
- Bij externe invloeden op parkeercapaciteit (toenemend aantal verkeersbewegingen) is het college van B&W bevoegd om maatregelen te treffen (Afwegingsclausule).

Concept

3 Nadere toelichting beleidskader

3.1 Basis parkeernormen

Voor de parkeernormen vormt de CROW-publicatie 381 ‘Toekomstbestendig parkeren’ de basis. Deze kencijfers zijn voor landelijke toepassing geschreven. Zowel de grote stedelijke regio’s, als ook de kleinere gemeenten moeten ermee overweg kunnen. Bij ruimtelijke ontwikkelingen binnen de gemeente is deze publicatie ook steeds het toetsingskader geweest. In de CROW-publicatie zijn de parkeerkencijfers opgenomen voor de volgende zeven hoofdcategorieën:

- Wonen
- Werken
- Winkelen en boodschappen
- Sport, cultuur en ontspanning
- Horeca en (verblijfs-)recreatie
- Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen
- Onderwijs

De parkeernormen in CROW Publicatie 381 ‘Toekomstbestendig parkeren’ bestaan uit een minimum- en maximumwaarde. De bandbreedte leidt tot discussies omdat niet iedereen het met elkaar eens is over de invloedsfactoren. Bij het opstellen van de parkeernormen is daarom gekozen om steeds één hanteerbare norm op te stellen in plaats van een bandbreedte met een minimum en maximum norm. Als de bovenkant van de bandbreedte wordt aangehouden, betekent dat dat relatief meer parkeerplaatsen aangelegd moeten worden op eigen terrein. Het risico is dat ontwikkelaars hun plannen financieel niet rond krijgen of afhaken. Met een te lage normering bestaat het risico dat er te weinig parkeermogelijkheid wordt aangelegd op eigen terrein. Omdat de parkeerdruk jaarlijks toeneemt, wordt het tekort door de jaren alleen maar groter. Een te lage norm leidt tot een onvoldoende duurzaam aanbod van parkeerplaatsen op termijn.

Het is daarom verdedigbaar om ‘in het midden’ van de bandbreedtes te gaan zitten. Er wordt dan zoveel mogelijk naar het evenwicht tussen belangen van de eindgebruikers, de initiatiefnemers en de gemeente gekeken. Door de uitersten van de bandbreedte te middelen ontstaat een duidelijk toepasbare norm, waarover geen discussie of interpretatieverschil ontstaat.

<u>Afwijking van landelijke kencijfers: appartementen en woonhuizen</u>
Voor appartementen en woonhuizen maakt de CROW publicatie 381 onderscheid naar woontypes (bijvoorbeeld vrijstaand, hoekwoning, tussenwoning), eigendomssituatie (koop/huur) en verschillende prijsklassen. In het Parkeerbeleid is voor alle type appartementen en woonhuizen, ongeacht de prijsklasse en eigendomssituatie, één parkeernorm opgenomen. Vanwege de landelijke ‘setting’ van de gemeente Nederweert heeft het type woning en prijsklasse van de woning nauwelijks invloed op het autobezit. Vandaar dat gekozen wordt voor één categorie ‘wonen’.

<u>Loopafstanden</u>
Parkeren vóór de deur kan nooit gegarandeerd worden. Parkeervoorzieningen dienen gerealiseerd te worden binnen het centrumgebied Nederweert of de kern waar de ontwikkeling plaatsvindt. Het centrumgebied Nederweert en de kernen zijn weergegeven in bijlage 3.

<u>Parkeerregulering</u>
De parkeerschijfzones (blauwe zones) blijven bestaan. Indien de resultaten van een tweejaarlijks parkeermonitor hiertoe aanleiding geven, zullen de blauwe zones mogelijk worden aangepast.

Verder geldt dat er in de gemeente Nederweert geen betaald parkeren wordt ingevoerd. Dit om Nederweert concurrerend te laten zijn met winkelcentra in de omgeving. Ook de maatschappelijke haalbaarheid van invoering betaald parkeren is gering. De ondernemers hebben herhaaldelijk aangegeven geen voorstander te zijn invoering van betaald parkeren.

concept

Er worden geen parkeerontheffingen/-vergunningen verleend. Overigens biedt een gehandicaptenparkeerkaart de houder hiervan aanvullende mogelijkheden (https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/verkeersveiligheid/vraag-en-antwoord/waar-mag-ik-met-een-gehandicaptenparkeerkaart-parkeren) voor het (tijdelijk) parkeren binnen de openbare ruimte.

3.2 Stedelijkheidsgraad en ligging

Stedelijkheidsgraad
De stedelijkheidsgraad van een gebied is van invloed op het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen en daarmee ook van invloed op de behoefte aan parkeerplaatsen. Naarmate een gebied een lagere stedelijkheidsgraad heeft, neemt het aanbod en de kwaliteit van alternatieven voor de auto (fietsen, lopen, openbaar vervoer) af en neemt de behoefte aan parkeerplaatsen toe. In de CROW parkeerkencijfers wordt daarom onderscheid gemaakt tussen vijf verschillende stedelijkheidsgraden (niet stedelijk, weinig stedelijk, matig stedelijk, sterk stedelijk en zeer sterk stedelijk). De mate van stedelijkheid is gebaseerd op de omgevingsadressendichtheid (oad) van het CBS. De oad wordt uitgedrukt in het aantal adressen per vierkante kilometer.

Volgens de oad (*648 voor 2023*) wordt de totale gemeente Nederweert getypeerd als weinig stedelijk gebied (500-1000 adressen/km^2). Tussen en binnen de afzonderlijke kernen zijn (kleine) verschillen in oad zichtbaar. Om schijnnauwkeurigheid te voorkomen, is in het Parkeerbeleid uitgegaan van één stedelijkheidsgraad (weinig stedelijk gebied) voor de totale gemeente.

Ligging
Naast de mate van stedelijkheid heeft ook de ligging van een bepaalde voorziening invloed op de mate van parkeerbehoefte. Een ligging in of nabij het centrumgebied betekent veelal dat minder ruimte beschikbaar is in de openbare ruimte voor de realisatie van parkeerplaatsen. Tevens speelt hierbij de mate van beschikbaarheid van alternatieven vervoerwijzen zoals het openbaar vervoer of de fiets een rol. Vaak is in centrumgebieden sprake van (grootschalige) geclusterde parkeervoorzieningen en worden diverse voorzieningen in samenhang met elkaar bezocht. Het niet voor de deur kunnen parkeren wordt in dit soort gebieden dan ook tot op zekere hoogte geaccepteerd. In de rest van de bebouwde kom of buiten de bebouwde kom wordt vaker specifiek één voorziening bezocht en is de parkeernorm daarom gerelateerd aan één specifieke functie. De parkeernorm is daarom hoger naarmate de locatie verder van het centrum af ligt.

In de CROW parkeerkencijfers is daarom onderscheid gemaakt naar vier zones:

1. Centrum
2. Schil centrum
3. Rest bebouwde kom
4. Buitengebied

Voor het Parkeerbeleid is ervoor gekozen om drie zones op te nemen. De schil rondom centrumgebieden is niet afzonderlijk benoemd, omdat binnen de centrumgebieden van de kernen binnen de gemeente Nederweert feitelijk geen sprake is van een overloopgebied c.q. schil zoals wel vaak het geval is in meer stedelijke gebieden. Om duidelijkheid te scheppen is alleen het centrumgebied van de kern Nederweert als zodanig gekarakteriseerd. In de overige kernen is geen sprake van een sterke concentratie van aaneengesloten winkels en worden daarom beschouwd als ‘rest bebouwde kom’. Dit geldt in de kern Nederweert eveneens voor het gebied binnen de bebouwde kom, buiten het centrumgebied. In bijlage 3 is het centrumgebied van de kern Nederweert afgebeeld. Het gebied buiten de bebouwde kom wordt aangeduid als ‘buitengebied’. Voor elke kern is de begrenzing van de bebouwde kom aangegeven in bijlage 3.

3.3 Aan huis verbonden beroep en lichte bedrijvigheid aan huis

In toenemende mate wordt in woongebieden de woonfunctie gecombineerd met een werkfunctie. Over het algemeen zijn dit bedrijven die relatief weinig bezoekers en werknemers hebben en welke meestal overdag worden bezocht, wanneer de wijk redelijk ‘leeg’ is. Bij de vergunningverlening is in

omgevingsplannen als voorwaarde opgenomen dat er geen negatieve gevolgen voor de parkeerbalans mogen zijn. De parkeerbehoefte van aan huis verbonden beroepen en lichte bedrijvigheid aan huis is daarom in deze nota buiten beschouwing gelaten.

3.4 Aanwezigheidspercentages

Gedeeld gebruik van parkeervoorzieningen is mogelijk als de behoefte aan parkeerplaatsen voor een bepaalde functie op bepaalde momenten van de dag of de week laag is, terwijl vanuit een andere functie op dat moment een sterke behoefte aanwezig is. Wanneer twee of meerdere functies gebruik kunnen maken van dezelfde parkeervoorziening(en), worden aanwezigheidspercentages toegepast. Hiermee wordt de gecombineerde maatgevende parkeervraag voor de verschillende functies bepaald. In bijlage 4 zijn de aanwezigheidspercentages voor de verschillende functies en maatgevende periodes opgenomen. De aanwezigheidspercentages zijn afkomstig uit tabel A11 van de CROW publicatie 381.

Gedeeld gebruik van parkeerplaatsen voor winkels en woningen is maar beperkt mogelijk. In beginsel wordt dan ook geen gebruik gemaakt van deze aanwezigheidspercentages. In bijzondere gebieden en/of situaties kan het college van B&W besluiten hiervan af te wijken.

3.5 Parkeren op eigen terrein

Een bouwinitiatief moet op eigen terrein kunnen voldoen aan de parkeervraag, tenzij op andere wijze in de benodigde parkeerruimte wordt voorzien. Voor de functie Wonen bestaat de parkeernorm uit een bewoners- en bezoekersgedeelte. Voor de resterende functies voorzien de normen in een gebruikers (o.a. personeel)- en bezoekersgedeelte.

Bij grootschaligere woningbouwontwikkelingen (vanaf tien woningen) moeten de bezoekersparkeerplaatsen openbaar toegankelijk zijn en mogen deze zich niet in een afgesloten parkeervoorziening bevinden. Bij de functie Wonen wordt voor het bezoekersaandeel 0,3 parkeerplaats woning/appartement aangehouden.

Een garage bij een woning wordt niet meegeteld als parkeermogelijkheid op eigen terrein. In de praktijk heeft bijna elke garage aan een woning of een bij een woning (aan)gebouwde garage een andere bestemming zoals bijkeuken, slaapkamer of kantoor. Hiermee wordt op voorhand rekening gehouden zodat het aantal aan te leggen parkeerplaatsen voldoende duurzaam en toekomstvast is. Een garage in de vorm van parkeerkelder of een parkeerdek met verschillende parkeerplaatsen die alleen de functie parkeren mogen hebben, wordt wel meegeteld als parkeergelegenheid.

De mate van openbaarheid van het parkeeraanbod is belangrijk voor gecombineerd gebruik. Hoe meer parkeerplaatsen op eigen terrein bij woningen, hoe minder gecombineerd gebruik mogelijk is. In het algemeen geldt voor een parkeerplaats op eigen terrein een minimale afmeting van 6 x 3 m^2.

Aan alle parkeerplaatsen (niet alleen t.b.v. de ‘woonfunctie’) worden eisen gesteld zodat deze ook daadwerkelijk gebruikt kunnen worden. Deze eisen zijn vermeld in het boekwerk ASVV 2021 (of diens rechtsopvolger) van het CROW dat (technische) gegevens / richtlijnen bevat over de maatvoering en technische uitvoering van parkeervoorzieningen. Uiteindelijk dient het college van burgemeester en wethouders naast de parkeernorm, ook het ontwerp van de parkeervoorzieningen goed te keuren.

3.6 Gehandicaptenparkeerplaatsen

Bij het bepalen van de parkeerbehoefte van centrumgebieden, sportvoorzieningen en maatschappelijke voorzieningen moet rekening gehouden worden met de realisatie van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen. Hierbij moeten de volgende aandachtspunten in acht genomen worden:

- Op grote parkeerlocaties (> 25 parkeerplaatsen) is (minimaal) 4% van de parkeercapaciteit aangewezen als algemene gehandicaptenparkeerplaats

concept

- De algemene gehandicaptenparkeerplaatsen liggen zo dicht mogelijk bij (hoofd)ingang van de voorziening waarvoor de parkeerplaatsen bedoeld zijn
- De maatvoering van een gehandicaptenparkeerplaats is ruimer dan van een standaard parkeerplaats en wordt aangelegd volgens de richtlijnen uit het ASVV 2021 (of diens rechtsopvolger)

Bij het bepalen van de behoefte aan gehandicaptenparkeerplaatsen in een woonwijk moeten de volgende aandachtspunten in acht worden genomen:

- Een gehandicaptenparkeerplaats wordt aangewezen indien parkeren in de directe omgeving van de aanvrager fysiek niet mogelijk is.
- Een gehandicaptenparkeerplaats ligt zo dicht mogelijk bij de woning van de aanvrager
- Een gehandicaptenparkeerplaats blijft altijd openbaar (dus niet op kenteken).

3.7 Parkeren en opladen elektrische voertuigen

Bij het bepalen van de parkeerbehoefte van centrumgebieden, sportvoorzieningen en maatschappelijke voorzieningen moet rekening gehouden worden met de realisatie van parkeerplaatsen en oplaadvoorzieningen voor elektrische voertuigen. Hierbij moeten de volgende aandachtspunten in acht worden genomen:

- Ter plaatse van een laadvoorziening mogen elektrische voertuigen enkel geladen worden. Parkeren is niet toegestaan. Een toename van laadinfra voor elektrische motorvoertuigen in de openbare ruimte heeft daarmee invloed op de beschikbare parkeercapaciteit.
- Op grote parkeerlocaties (> 25 parkeerplaatsen) is (minimaal) 4% van de parkeercapaciteit aangewezen als parkeerplaats voor elektrische voertuigen met bijbehorende laadvoorziening
- De locatie van elektrische laadpalen dient voldoende zichtbaar te zijn voor aankomende bezoekers zodat zij niet hoeven te zoeken naar een laadpaal
- De gemeente Nederweert streeft naar duurzaamheid en wil het gebruik van elektrische voertuigen stimuleren door deze een gunstige plek te geven op de parkeerlocatie
- Omdat bij de (nog aan te leggen) laadinfra binnen de gemeente de nadruk vooral ligt op de reguliere installaties (en niet op snelladers), zal deze bij voorkeur minder snel worden aangelegd binnen een blauwe zone omdat daarmee de beschikbare laadtijd onvoldoende zal zijn.

De nota *'Visie en Plaatsingsbeleid Laadinfrastructuur Gemeente Nederweert'* biedt handvatten rond de installatie van laadinfrastructuur in de openbare ruimte voor motorvoertuigen en vormt hiervoor primair de basis.

3.8 Parkeren van grote voertuigen

Het uitgangspunt is dat het parkeren van grote voertuigen (hoger dan 2,4 m en/of langer dan 6 m (incl. lading)) op eigen terrein van de bedrijven moet plaatsvinden. Over parkeren van grote voertuigen in de openbare ruimte zijn bepalingen opgenomen in de APV, waaraan gevolg dient te worden gegeven.

concept

4 OVERIGE BEPALINGEN

4.1 Hardheidsclausule

In alle gevallen waarin het Parkeerbeleid niet voorziet of wanneer toepassing van het Parkeerbeleid leidt tot kennelijk onredelijke situaties, neemt het college van burgemeester en wethouders een beslissing.

4.2 Inwerkingtreding

Het Parkeerbeleid treedt in werking op de dag volgend op die van de bekendmaking ervan. Op dat moment wordt het parkeerbeleid, (als onderdeel van het Beleidsplan Verkeer en Vervoer Nederweert) vastgesteld door de gemeenteraad van Nederweert, op 8 januari 2008 ingetrokken.

4.3 Overgangsregeling

Voor ruimtelijke initiatieven, plannen en projecten waarvoor al eerder een parkeertoets heeft plaatsgevonden, worden de uitkomsten van die parkeertoets als parkeereis gezien. Voor alle ruimtelijke initiatieven, plannen en projecten waarvoor nog geen parkeertoets heeft plaatsgevonden, wordt het Parkeerbeleid als uitgangspunt gebruikt.

4.4 Citeertitel

Dit document wordt aangehaald als: Parkeerbeleid.

Concept

Bijlage 1: Opstellen parkeerplan

De initiatiefnemer van een ruimtelijke ontwikkeling stelt aan de hand van de volgende stappen een parkeerplan op. Dit parkeerplan maakt onderdeel uit van de ruimtelijke onderbouwing van de ontwikkeling.

Stap 1: Bepalen parkeerbehoefte

Het proces van toepassing van de parkeernormen start met een ruimtelijk initiatief, plan of project. Kenmerk van doorwerking van parkeernormen via het Parkeerbeleid is, dat toetsing alleen kan plaatsvinden op het moment dat sprake is van vergunningplichtige activiteiten of bij een afwijking/herziening van een omgevingsplan. In andere gevallen kunnen verbouwingen dus zonder toetsing aan de parkeernormen plaatsvinden. Bij toepassing van het Parkeerbeleid wordt onderscheid gemaakt in de volgende situaties:

1. Nieuwbouw
2. Herbouw/verbouw
3. Functiewijziging
4. Functie-uitbreiding

ad 1. Nieuwbouw
In het geval van nieuwbouw is het Parkeerbeleid van toepassing op de totale ontwikkeling. De parkeerbehoefte per (nieuwe) functie wordt bepaald door middel van het aantal eenheden per functie te vermenigvuldigen met de parkeernorm. De uitkomst hiervan wordt naar boven afgerond, op een geheel getal.

ad 2. Herbouw/verbouw
Wanneer een bestaand object wordt gesloopt of verbouwd en in dezelfde functie en omvang wordt teruggebouwd, dan is het Parkeerbeleid niet van toepassing.

ad 3. Functiewijziging
Wanneer een bestaand object (deels) een functiewijziging ondervindt, dan is het Parkeerbeleid van toepassing op dat gedeelte waar functiewijziging plaatsvindt. De parkeerbehoefte van de nieuwe functie wordt dan samengesteld op basis van de parkeernorm van de nieuwe functie minus de parkeernorm van de oude functie.

ad. 4. Functie-uitbreiding
Bij het uitbreiden van een bestaande functie is de parkeernorm van toepassing op het gedeelte dat uitgebreid wordt. Hier geldt dat in het verleden vergunde activiteiten waarbij niet getoetst is aan parkeernormen niet worden meegenomen in de berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen.

Stap 2: Bepalen normatieve parkeerbehoefte

Wanneer de gegevens (functies, niet zijnde ‘Wonen’) van een bouwontwikkeling bekend zijn, wordt de bijbehorende norm bepaald. Deze wordt vermenigvuldigd met het te realiseren programma, het aantal m^2 bruto vloeroppervlakte of met andere eenheden zoals het aantal zitplaatsen. Bij een gecombineerde ontwikkeling wordt de berekening voor iedere functie apart uitgevoerd. De uitkomsten van iedere berekening worden vervolgens bij elkaar opgeteld, deze optelling vormt de normatieve parkeerbehoefte.

Stap 3: Korting op parkeernorm bij alternatieve mobiliteitsoplossingen

Het college van burgemeester en wethouders kan besluiten om in bijzondere gebieden of situaties de parkeernorm naar beneden bij te stellen. De initiatiefnemer moet deze bijstelling onderbouwen ofwel

concept

door aannemelijk te maken dat het gebruik van de functie een afwijkende parkeervraag genereert, ofwel door een alternatieve mobiliteitsdienst aan te bieden.

De basis voor afwijking als gevolg van bijzondere omstandigheden wordt gevormd door een bereikbaarheidsplan, dat onderdeel uitmaakt van de ruimtelijke onderbouwing. Bijvoorbeeld; in een bereikbaarheidsplan wordt gesteld dat een substantieel deel van de medewerkers niet de auto gebruikt voor woon-werkverkeer. Of de initiatiefnemer zorgt voor voldoende deelauto's bij de ontwikkeling van woningen (waarbij de vaste kosten door de ontwikkelaar worden gedragen). Deze afwijking dient objectief onderbouwd te worden waarmee aannemelijk wordt gemaakt dat afwijken van de parkeernormen gerechtvaardigd is. Voorbeelden van een dergelijke objectieve onderbouwing zijn:

- Cijfers met betrekking tot het aantal werknemers en/of fte
- Cijfers met betrekking tot het autobezit en/of gebruik van de beoogde gebruikersgroepen van een functie
- Cijfers met betrekking tot het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer op de desbetreffende locatie
- Resultaten uit een recente parkeerdrukmeting bij vergelijkbare functies waaruit blijkt dat de parkeervraag lager ligt dan de gehanteerde norm
- Resultaten uit referentieprojecten waarin maatregelen genomen zijn die soortgelijk zijn aan de voorgestelde maatregelen in het desbetreffende mobiliteitsplan

Toetsingskader alternatieve mobiliteitsoplossingen
Bij het toetsen van alternatieve mobiliteitsoplossingen in het bereikbaarheidsplan let het college van burgemeester en wethouders in hoofdzaak op de kwaliteit van de mobiliteitsoplossing. Hoe hoger de kwaliteit, hoe aantrekkelijker het gebruik en dus hoe groter de korting op de parkeernorm. Daarbij kijkt het college niet alleen naar de initiële kwaliteit, maar ook naar de mate waarin goed beheer en onderhoud gegarandeerd is. Zo zal deelmobiliteit in de vorm van een abonnement op een bestaand concept altijd hoger gewaardeerd worden dan het beschikbaar stellen van een individueel voertuig voor algemeen gebruik.

In zijn algemeenheid geldt dat voor een woonbestemming het beschikbaar stellen van deelmobiliteit in het meest gunstige geval de aanschaf van een tweede auto onnodig maakt. De korting op de parkeernorm kan de norm daarom maximaal tot één parkeerplaats per woning verlagen. Het uitgangspunt daarbij is dat voor het beschikbaar stellen van één deelvoertuig maximaal voor vijf woningen de parkeernorm naar beneden zal worden bijgesteld. Eventuele alternatieve mobiliteitsoplossingen in relatie tot de overige functies (niet zijnde 'Wonen') worden door het college van burgemeester en wethouder apart getoetst. Op basis van het bereikbaarheidsplan bepaalt het college of de oplossing van voldoende kwaliteit is, zodat het als een aannemelijke alternatief kan worden gezien.

Stap 4: Specifieke omstandigheden

Er kunnen specifieke omstandigheden zijn die van invloed zijn op het bepalen van de normatieve parkeerbehoefte. Deze omstandigheden dienen dan beschreven te worden in het parkeerplan.

Verrekening oude functie

Bij functiewijziging wordt rekening gehouden met de normatieve parkeerbehoefte van de oorspronkelijke situatie. Het uitgangspunt hierbij is dat de parkeerbehoefte van het laatste legale gebruik van de oorspronkelijke situatie in mindering wordt gebracht bij de te berekenen parkeerbehoefte voor de nieuwe situatie. Hierbij dient rekening te worden gehouden met de aanwezigheidspercentages die voor de oorspronkelijke functie golden.

concept

Toets dubbelgebruik

De parkeernorm geeft aan wat de parkeerbehoefte van een functie is. Wanneer binnen een gebied meerdere functies aanwezig zijn of worden gebouwd, vallen de pieken in parkeerbehoefte van die functies niet altijd op hetzelfde moment. Bij woningen is de parkeerbehoefte bijvoorbeeld op werkdagen in de avond en nacht maximaal. Bij een supermarkt of kantoor zal deze behoefte vooral overdag optreden. Het moment waarop alle gecombineerde functies tezamen een maximale parkeerbehoefte genereren, wordt de maatgevende parkeerbehoefte genoemd. De maatgevende parkeerbehoefte wordt bepaald aan de hand van de aanwezigheidspercentages. Hiervoor wordt verwezen naar § 3.4 ‘Aanwezigheidspercentages’.

Stap 5: Parkeerbehoefte = Parkeereis

Nadat de parkeereis is vastgesteld komt vervolgens de vraag of de parkeereis geheel, gedeeltelijk of niet op eigen terrein gerealiseerd kan worden. Als uitgangspunt geldt dat de parkeerbehoefte op eigen terrein wordt gerealiseerd. Wanneer dit niet mogelijk is, heeft het college van burgemeester en wethouders de mogelijkheid om hiervan (gemotiveerd) af te wijken. Deze afwijking dient objectief onderbouwd te worden waarmee aannemelijk wordt gemaakt dat afwijken van de parkeernormen gerechtvaardigd is en daarmee de parkeervraag en -aanbod in balans zijn.

1. Parkeren eigen terrein
Een ontwikkeling moet in de basis voorzien in voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein. Soms is deze eis niet haalbaar. Voor ontwikkelingen met een resterende parkeereis, moet een ontwikkelaar onderbouwd aangeven waarom deze niet op eigen terrein gerealiseerd kunnen worden. Wanneer de aanvrager niet kan voorzien in voldoende parkeervoorzieningen op eigen terrein is het mogelijk om gebruik te maken van vervangende parkeervoorzieningen.

2. Parkeren particulier/privaat terrein (meerjarige overeenkomst bij huren)
Om te voldoen aan de resterende parkeereis kan een initiatiefnemer in geval van een tijdelijke situatie gebruik maken van een vervangende particuliere/private parkeervoorziening. De parkeervoorziening dient gerealiseerd te worden binnen de kern waar de ontwikkeling plaatsvindt en over voldoende parkeerplaatsen te beschikken op maatgevende momenten. De initiatiefnemer maakt de bezoekers/gebruikers attent op de parkeerplaatsen. De initiatiefnemer beschikt over een parkeerovereenkomst tussen initiatiefnemer en de aanbieder van de particuliere/private parkeerruimte en overlegt deze bij de bouwaanvraag. De overeenkomst geldt voor de duur van de tijdelijke situatie.

3. Gebruik openbare parkeerplaatsen
De vervangende parkeerruimte kan ook een parkeerruimte in het openbaar gebied zijn. Indien er voldoende parkeercapaciteit binnen de kern is, ook na realisatie van het initiatief, kan de gemeente vrijstelling verlenen van het (geheel) realiseren van de parkeereis op eigen terrein. De bewijslast ligt hierbij bij de initiatiefnemer. Deze dient middels parkeertellingen, uitgevoerd door een onafhankelijk onderzoeksbureau (ISO 9001 gecertificeerd), aan te tonen dat de parkeerdruk, op de drukste momenten onder de 85% ligt en ook na realisatie van het initiatief op de drukste momenten onder de 85% blijft. De betreffende meetmomenten en perioden worden bepaald door de gemeente. Het onderzoek dient op een representatief moment (buiten periode van evenementen, vakanties, etc.) te worden uitgevoerd.

Indien gebruik gemaakt wordt van de ontheffing van de parkeereis door gebruik te maken van restcapaciteit in de openbare ruimte, moet de initiatiefnemer een compensatiebedrag betalen. Dit compensatiebedrag stelt de gemeente in de gelegenheid om te investeren in mobiliteitsmaatregelen die de algehele parkeervraag zullen reduceren of de parkeercapaciteit vergroten. De hoogte van het bedrag dat de initiatiefnemer moet betalen is vastgelegd in het *Parkeerfonds* (‘Parkeren in het Centrum)’, als onderdeel van hoofdstuk 2 ‘Kostenverhaal bovenwijkse voorzieningen’ uit de ‘*Nota Kostenverhaal op basis van de structuurvisie Nederweert*’, door de gemeenteraad vastgesteld op 9 november 2010.

concept

Eens in de zoveel jaar kunnen de betreffende documenten worden geactualiseerd. In dat geval worden dan de hierin opgenomen voorwaarden/voorschriften/voorwaarden van kracht.

Stap 6: Afkoop door bijdrage Parkeerfonds gemeente Nederweert

Een parkeerfonds is een instrument dat beschikbaar is voor het oplossen van parkeervraagstukken bij nieuwe ontwikkelingen. Wanneer een bouwinitiatief niet, of in onvoldoende mate, kan voorzien in voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein, kan de initiatiefnemer een bijdrage leveren aan het parkeerfonds. De initiatiefnemer dient aan te tonen dat er geen andere alternatieven zijn voor het oplossen van het parkeervraagstuk. Op basis van de argumenten en de bijdrage kan het college van burgemeester en wethouders besluiten om een ontheffing van de parkeernorm te verlenen aan de initiatiefnemer. Hierbij moet het wel aannemelijk zijn dat de gemeente Nederweert deze resterende parkeercapaciteit ook binnen de bepaalde termijn van 10 jaar binnen de openbare ruimte kan realiseren. Met de inzet van het Parkeerfonds is daarom terughoudendheid geboden.

Overeenkomst
Wanneer de ontwikkelaar met de gemeente overeenkomt dat het mogelijk is om de parkeereis af te kopen, worden de afspraken vastgelegd in een overeenkomst. In deze overeenkomst wordt vastgelegd welke voorwaarden van toepassing zijn op de storting in het Parkeerfonds. De overeenkomst met bijbehorende voorwaarden dient goedgekeurd te worden door het college van burgemeester en wethouders.

Inzet Parkeerfonds
Met de afkoopsom, zoals vastgelegd in een overeenkomst, kan de gemeente parkeerplaatsen realiseren. Daarnaast kan de gemeente het saldo uit het parkeerfonds aanwenden voor het verbeteren van de openbare parkeersituatie. De gemeente realiseert parkeerplaatsen of flankerende maatregelen binnen tien jaar.

Concept

Bijlage 2: Parkeernormen Nederweert

Onderstaande kentallen zijn afkomstig uit de algemene richtlijnen van de CROW (Publicatie 381), nadat deze (binnen de bandbreedtes van de publicatie) specifiek op maat van de gemeente Nederweert zijn gemaakt. In tegenstelling tot voorheen hoeft een initiatiefnemer, op basis van locatie specifieke informatie, niet meer te zoeken naar de juiste kentallen. In de praktijk leidt dit tot meer eenduidigheid/duidelijkheid. Overigens zijn niet alle beschreven voorzieningen (in de eerste kolom) binnen de gemeente aanwezig, maar voor de volledigheid wordt aangesloten bij de lijst, afkomstig van de voornoemde CROW-publicatie.

Wonen				
	eenheid	centrum	rest bebouwde kom	buiten bebouwde kom
aanleunwoning en serviceflat	per woning	1,1	1,2	1,2
appartement	per woning	1,5	1,5	1,5
Kamerverhuur *) (niet zelfstandig)	per woning	0,3	0,3	0,3
Kamerverhuur **) (zelfstandig, niet studenten)	per bewoner	0,7	0,7	0,7
Internationale werknemers ***)	per bewoner	0,6	0,8	0,8
Woonhuis	per woning	1,5	1,5	1,5

*) *zonder eigen keuken en badkamer*
**) *met eigen keuken en badkamer*
***) *bron Beleidsnotitie huisvesting internationale werknemers 2020 gemeente Nederweert.*

Werken				
	eenheid	centrum	rest bebouwde kom	buiten bebouwde kom
kantoor (zonder baliefunctie)	100 m² bvo	1,9	2,6	2,6
kantoor (met baliefunctie)	100 m² bvo	2,5	3,6	3,6
bedrijf arbeidsintensief/ bezoekersextensief	100 m² bvo	1,6	2,4	2,4
bedrijf arbeidsextensief/ bezoekersextensief	100 m² bvo	0,7	1,1	1,1
bedrijfsverzamelgebouw	100 m² bvo	1,4	2	2

Winkelen en boodschappen				
	eenheid	centrum	rest bebouwde kom	buiten bebouwde kom
buurtsupermarkt	100 m² bvo	2,3	4,1	n.v.t.
fullservice-supermarkt	100 m² bvo	3,9	5,9	n.v.t.
groothandel levensmiddelen	100 m² bvo	6,8	6,8	6,8
buurt - en dorpscentrum	100 m² bvo	4	4	4
wijkcentrum (klein)	100 m² bvo	4,9	4,9	4,9
weekmarkt	1 m¹ kraam	0,2	0,2	0,2
kringloopwinkel	100 m² bvo	2	2	2,3
bruin- en witgoedzaken	100 m² bvo	4,1	8,2	9,3
woonwaren/woonwinkel	100 m² bvo	1,3	2	2
outletcentrum	100 m² bvo	10,4	10,4	10,4
bouwmarkt	100 m² bvo	2,5	2,5	2,5
tuincentrum	100 m² bvo	2,4	2,7	2,9

Concept

Sport, cultuur en ontspanning				
	eenheid	centrum	rest bebouwde kom	buiten bebouwde kom
bibliotheek	100 m² bvo	0,5	1,2	1,4
museum	100 m² bvo	0,6	1,1	1,1
bioscoop	100 m² bvo	3,2	11,2	13,7
theater/schouwburg	100 m² bvo	7,4	9,8	12
casino	100 m² bvo	5,7	6,5	8
bowlingcentrum	per bowlingbaan	1,6	2,8	2,8
biljart/snookercentrum	per speeltafel	0,9	1,4	1,8
dansstudio	100 m² bvo	1,6	5,5	7,4
fitnessstudio/sportschool	100 m² bvo	1,4	4,9	6,5
wellnesscentrum	100 m² bvo	9,3	9,3	10,3
sauna/hammam	100 m² bvo	2,5	6,7	7,3
sporthal	100 m² bvo	1,6	2,9	3,5
sportzaal	100 m² bvo	1,2	2,9	3,6
tennishal	100 m² bvo	0,3	0,5	0,5
squashhal	100 m² bvo	1,6	2,7	3,2
zwembad (overdekt)	100 m² bassin	10,7	10,7	12,8
sportveld	per ha netto terrein	20	20	20
jachthaven	per ligplaats	0,6	0,6	0,6
indoorspeeltuin (kinderspeelhal), gemid. en kleiner	100 m² bvo	3,1	4,7	5,1
manege	per box	0,4	0,4	0,4
dierenpark	per ha netto terrein	8	8	8
attractie- en pretpark	per ha netto terrein	8	8	8
volkstuin	per 10 tuinen	1,4	1,4	1,5

Horeca en (verblijfs-)recreatie				
	eenheid	centrum	rest bebouwde kom	buiten bebouwde kom
camping/kampeerterrein	per standplaats	1,2	1,2	1,2
bungalowpark	per bungalow	1,7	1,7	2,1
hotel	per 10 kamers	5,5	11	12,6
café/bar/cafetaria	100 m² bvo	6	7	7
restaurant	100 m² bvo	11	15	15
discotheek	100 m² bvo	7	20,9	20,8
evenementenhal/ beursgebouw/congresgebouw	100 m² bvo	5,5	8,5	8,5

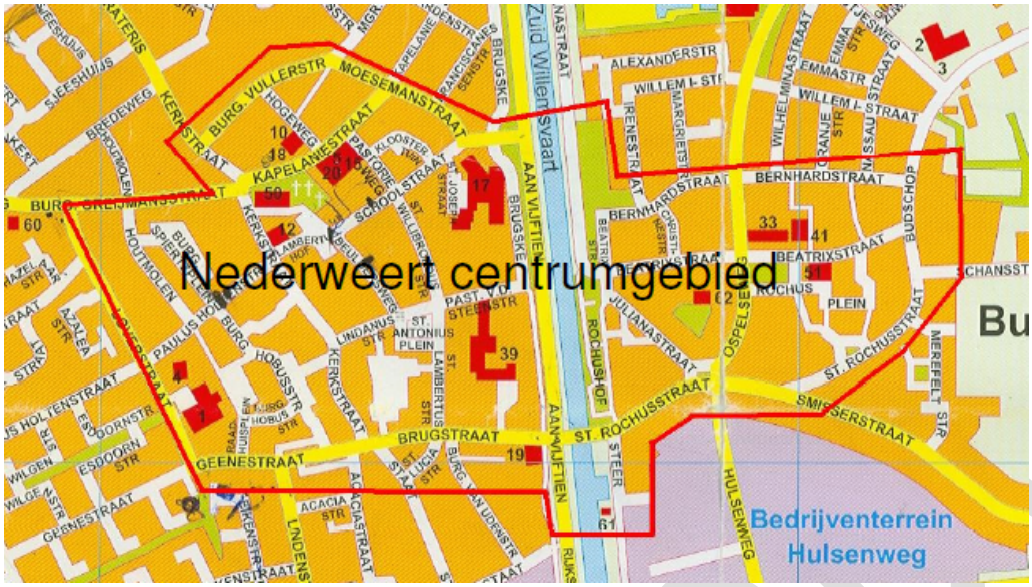
Concept

Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen				
	eenheid	centrum	rest bebouwde kom	buiten bebouwde kom
huisartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	2,3	3,3	3,3
apotheek	per apotheek	2,4	3,4	3,4
fysiotherapie	per behandelkamer	1,4	2,0	2,0
consultatiebureau	per behandelkamer	1,5	2,1	2,2
consultatiebureau voor ouderen	per behandelkamer	1,3	2,0	2,2
tandartspraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1,7	2,6	2,7
gezondheidscentrum	per behandelkamer	1,7	2,5	2,5
crematorium	Per gelijktijdige plechtigheid	30,1	30,1	30,1
begraafplaats	Per gelijktijdige plechtigheid	31,6	31,6	31,6
religiegebouw	Per zitplaats	0,2	0,2	0,2
verpleeg- en verzorgingstehuis	per wooneenheid	0,6	0,6	0,6

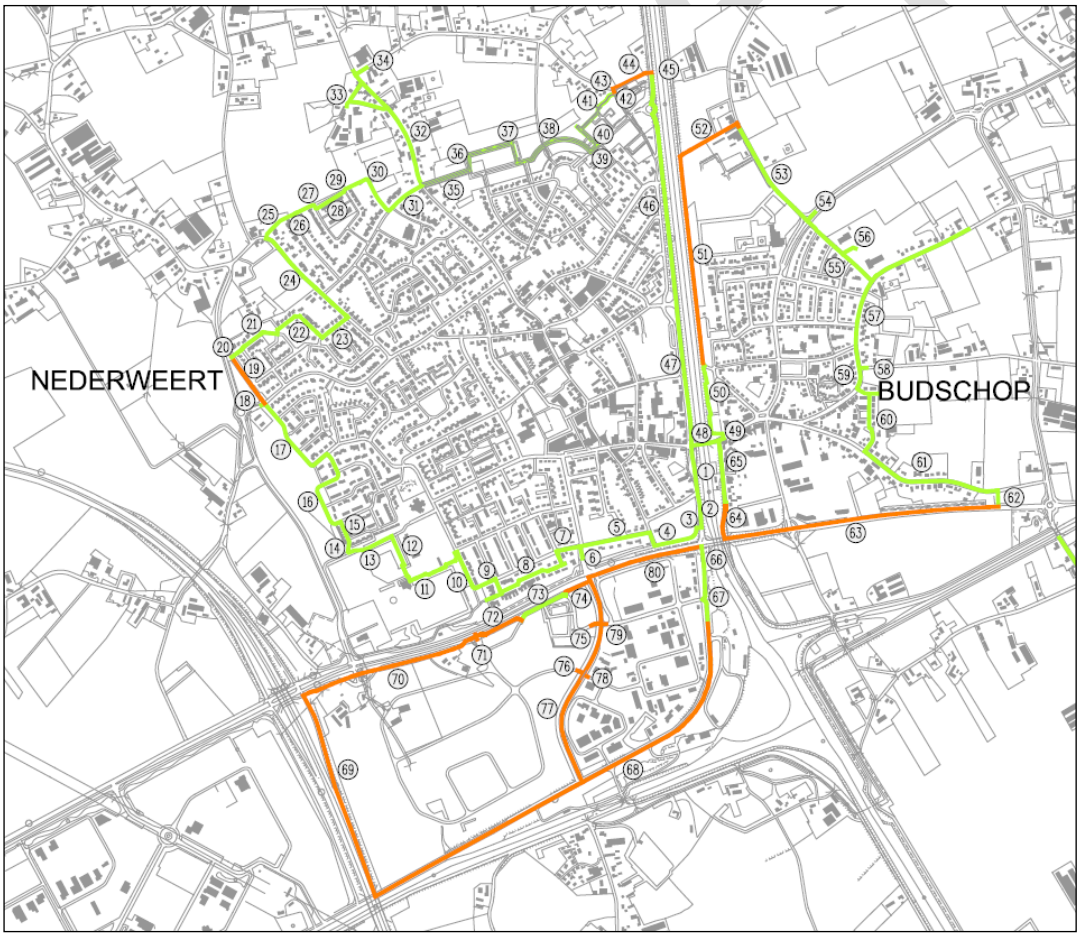
Onderwijs				
	eenheid	centrum	rest bebouwde kom	buiten bebouwde kom
kinderdagverblijf (crèche)	100 m² bvo	1	1,4	1,5
basisonderwijs	Per leslokaal	0,8	0,8	0,8
middelbare school	Per 100 leerlingen	3,7	4,9	4,9
avondonderwijs	Per 10 studenten	4,6	6,8	10,5

Concept

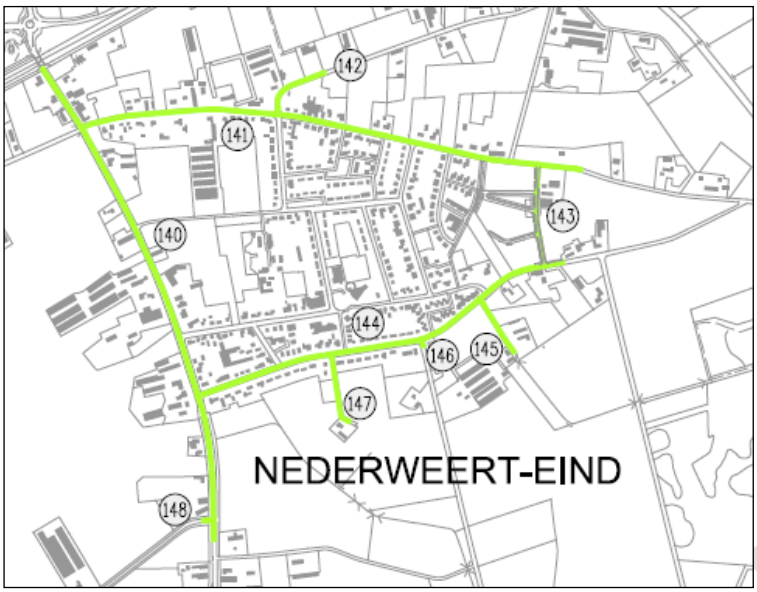
Bijlage 3: Begrenzing centrumgebied Nederweert en bebouwde kommen



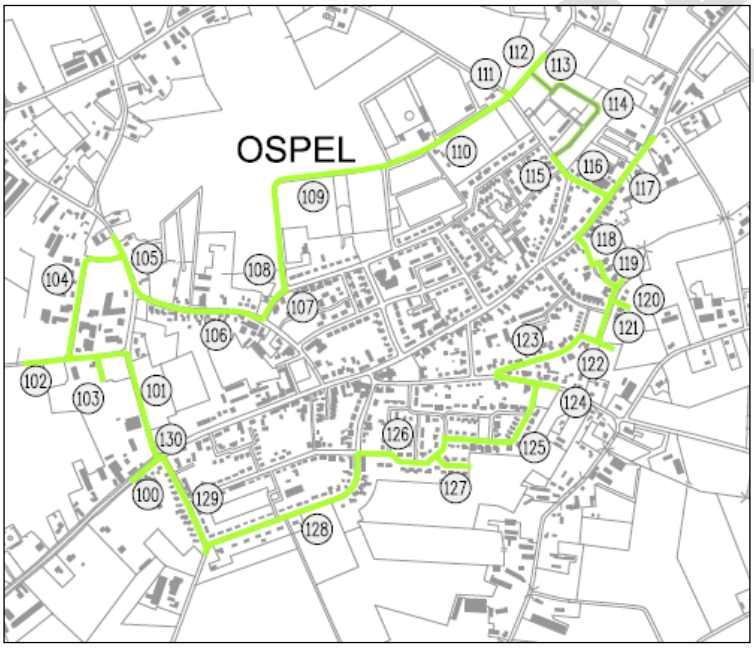
Centrumgebied, Nederweert



Komgrenzen Nederweert, Budschop en Pannenweg I en II [1)]

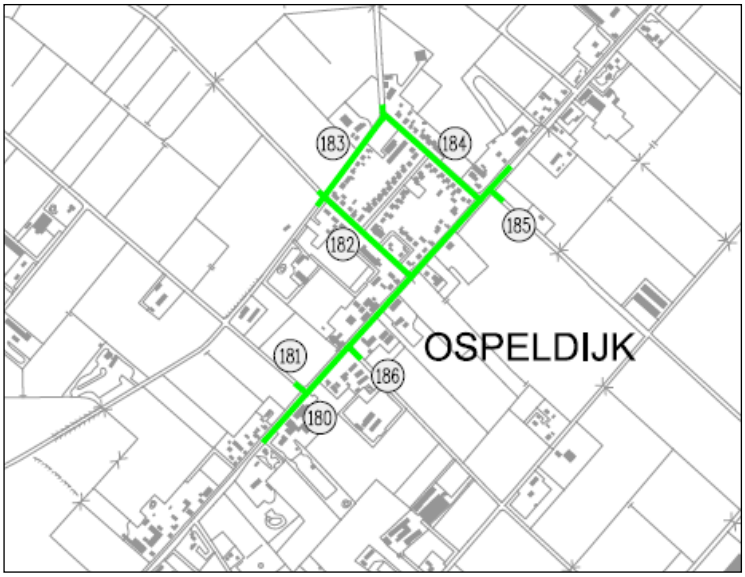


Komgrenzen Nederweert-Eind [1)]

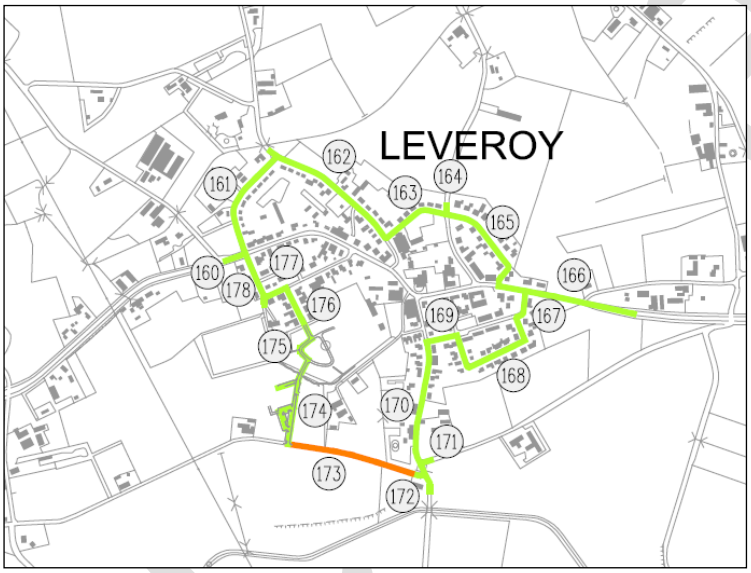


Komgrenzen Ospel[1)]

Concept

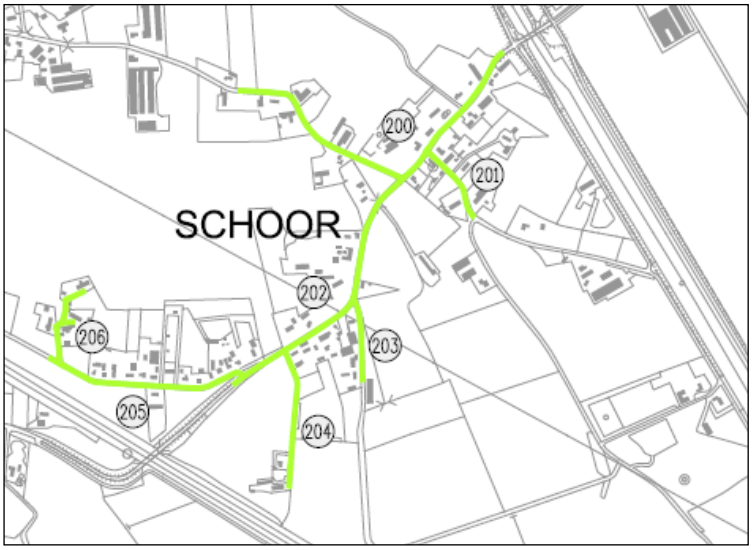


Komgrenzen Ospeldijk [1)]



Komgrenzen Leveroy [1)]

Concept



Komgrenzen Schoor [1)]

Titel: Bebouwde kommen ingevolge Wegenwet & Wegenverkeerswet		Nederweert Gemeentehuis Raadhuisplein 1 Postbus 2728 6030 AA Nederweert Tel: 0495 677111 Fax: 0495 633245 E-mail: Info@nederweert.nl
Vastgesteld; Raad 19-04-2011		
Get : J.vd.Boel	Tel.: 0495 677242	Wijzigingen
Schaal: 1:10000	Formaat: A1	dd: 03/11/2006
Datum: 29-10-2003	Rel.nr: Top10Vector	dd: 14/03/2011
Tek.nr: 03 - 25		dd: 23/03/2011

1) *De toelichting van de nummering, aangeduid op bovenstaande afbeeldingen, is niet opgenomen in deze nota. Hiervoor wordt verwezen naar het besluit van de raad van 19 april 2011, waarin een nadere omschrijving is opgenomen.*

Concept

Bijlage 4: Aanwezigheidspercentages

	werkdagochtend	werkdagmiddag	werkdagavond	werkdagnacht	koopavond [1]	zaterdagmiddag	zaterdagavond	zondagmiddag
woningen bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%
kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	0%	5%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	0%[2]	0%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	100%	0%[3]	0%[4]
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	100%	0%[3]	0%4)
supermarkt	30%	60%	40%	0%	80%	100%	40%	0%
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	100%	100%	100%	75%
sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	50%	100%	25%	100%
bioscoop/theater/podium/enzovoort	5%	25%	90%	0%	90%	40%	100%	40%
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%

1) Indien sprake van een traditionele koopavond
2) Indien op zaterdag open: 100%
3) Indien 's avonds open: 70%
4) Indien koopzondag: 100%