

Beleidsnota Parkeernormen

Gemeente Venray

Inhoudsopgave

1. Inleiding.....	3
1.1 Aanleiding	3
1.2 Juridisch kader	3
1.3 Doelstelling.....	3
1.4 Leeswijzer	3
2. Uitgangspunten parkeernormen.....	4
2.1 Basis parkeernormen	4
2.2 Stedelijkheidsgraad en ligging	4
2.3 Aanwezigheidspercentages	5
2.4 Parkeren op eigen terrein	5
2.5 Aan huis verbonden beroep en lichte bedrijvigheid aan huis	6
2.6 Tijdelijke wooneenheden.....	6
2.7 Migrantenhuisvesting	6
2.8 Gehandicaptenparkeerplaatsen.....	6
3. Toepassing parkeernormen	7
3.1 Bepalen parkeerbehoefte	7
3.2 Bepalen parkeereis	7
3.3 Parkeerbalans.....	7
3.4 Ontheffingsmogelijkheid.....	8
3.5 Overgangsregeling	8
3.6 Hardheidsclausule	8

Bijlagen

- Bijlage 1: Centrumgebied Venray
- Bijlage 2: Aanwezigheidspercentages
- Bijlage 3: Parkeernormen Venray

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

In 2008 is de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) ingegaan. Tegelijk is de Woningwet, waarop de bouwverordening is gebaseerd, gewijzigd. Dat heeft als consequentie dat bouwverordeningen in de toekomst naar verwachting geen voorschriften meer mogen bevatten over parkeren.

Om te voldoen aan actuele wetgeving en te beschikken over een toetsingskader voor vragen met betrekking tot parkeren is de 'Beleidsnota Parkeernormen' opgesteld. Dit is tevens een uitwerking van het in 2011 vastgestelde Parkeerbeleidsplan.

1.2 Juridisch kader

Op grond van de Wabo dient een aanvraag omgevingsvergunning aan de bouwverordening getoetst te worden. In artikel 2.5.30 van de geldende bouwverordening van de gemeente Venray is bepaald dat ten behoeve van het parkeren of stallen van auto's in voldoende mate ruimte moet zijn aangebracht in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort.

De 'Beleidsnota Parkeernormen' heeft alleen betrekking op toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen en plannen binnen de gemeente, daar waar het betreft nieuwbouw, verbouw, uitbreiding of wijziging van functies. Hij is daarnaast van toepassing op ruimtelijke plannen zonder dat sprake is van een aanvraag omgevingsvergunning. De 'Beleidsnota Parkeernormen' is bedoeld als richtlijn voor het bepalen van de parkeerbehoefte en parkeereis richting externe partijen (adviesbureaus, projectontwikkelaars, woningbouwverenigingen, makelaars etc.)

1.3 Doelstelling

De doelstelling van de 'Beleidsnota Parkeernormen' is als volgt samen te vatten:

Het vaststellen van gemeentelijke parkeernormen om bij nieuwe ruimtelijke plannen en ontwikkelingen de parkeerbehoefte te kunnen bepalen en hiermee de bereikbaarheid en leefbaarheid in de gemeente Venray te waarborgen.

1.4 Leeswijzer

Het eerste hoofdstuk gaat in op de aanleiding, het juridisch kader en de doelstelling van de parkeernormennotitie. In het tweede hoofdstuk wordt ingegaan op de uitgangspunten die gebruikt zijn bij het opstellen van de parkeernormennotitie. Het derde en laatste hoofdstuk gaat in op de wijze waarop de parkeernormennotitie moeten worden toegepast en welke ontheffingsmogelijkheden aanwezig zijn.

2. Uitgangspunten parkeernormen

2.1 Basis parkeernormen

Voor de parkeernormen is aansluiting gezocht bij de CROW publicatie 317 Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie (oktober 2012). Bij ruimtelijke initiatieven binnen de gemeente wordt deze publicatie ook al gehanteerd als toetsingskader. In de CROW publicatie zijn de parkeerkencijfers opgenomen voor de volgende zeven hoofdcategorieën:

- winkel en boodschappen;
- sport, cultuur en ontspanning;
- horeca en (verblijfs)recreatie;
- gezondheid en (sociale) voorzieningen;
- onderwijs;
- wonen;
- werken.

De parkeernormen in CROW publicatie 317 Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie hebben minimum- en maximumwaarde. De parkeernormen in deze parkeernormennotitie hebben geen bandbreedte. De gehanteerde parkeernorm is in de meeste situaties samengesteld uit een gemiddelde van de minimum en maximum CROW parkeernorm. Dit sluit aan bij de werkwijze in de praktijk en voorkomt discussie bij de plantoetsing.

Voor het centrum van Venray zijn de parkeernormen bepaald aan de hand van de Parkeerbalans 2010-2020, waaruit blijkt dat de minimale parkeernorm het beste aansluit. De reden is dat de werkelijk gemeten parkeerdruk lager was dan op grond van de aanwezige woningen en functies werd verwacht.

2.2 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 parkeernorm. 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 kencijfers wordt daarom onderscheid gemaakt naar 5 verschillende stedelijkheidsgraden (van niet stedelijk tot zeer sterk stedelijk). De mate van stedelijkheid is gebaseerd op de omgevingadressendichtheid (oad) van het CBS. De oad wordt uitgedrukt in het aantal adres per vierkante kilometer.

Volgens de oad wordt de totale gemeente Venray getypeerd als matig stedelijk gebied (500-100 adressen per km²). Tussen de afzonderlijke kernen zijn verschillen in de oad zichtbaar. Om schijnnaauwkeurigheid te voorkomen is in de 'Beleidsnota Parkeernormen' uitgegaan van één stedelijkheidsgraad, matig stedelijk, voor de totale gemeente.

Ligging

De ligging van een gebied is ook van invloed op het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen en dus ook van invloed op de parkeernorm. Naarmate een gebied verder van een centrum af ligt 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 kencijfers is daarom onderscheid gemaakt naar vier stedelijke zones:

1. centrum;
2. schil;
3. rest bebouwde kom;
4. buiten de bebouwde kom.

In de 'Beleidsnota Parkeernormen' zijn deze overgenomen. Om ook hier schijnnaauwkeurigheid te vermijden is alleen het centrumgebied van de kern Venray als "centrum" aangemerkt. In de

overige kernen is geen sprake van een sterke concentratie van aaneengesloten winkels. In bijlage 1 is het centrumgebied van Venray afgebeeld.

2.3 Aanwezigheidspercentages

Wanneer twee of meerdere functies gebruik kunnen maken van dezelfde parkeervoorziening(en) worden aanwezigheidspercentages toegepast. Hiermee kan de gecombineerde maatgevende parkeervraag bepaald worden en kan in de meeste situaties volstaan worden met minder parkeerplaatsen.

In bijlage 2 zijn de aanwezigheidspercentages voor de verschillende functies en maatgevende periodes opgenomen. De aanwezigheidspercentages zijn afkomstig uit de CROW publicatie.

2.4 Parkeren op eigen terrein

Ontwerp

Uitgangspunt is dat een bouwinitiatief op eigen terrein voldoet aan de parkeervraag. Aan parkeerplaatsen op eigen terrein worden eisen gesteld zodat deze ook daadwerkelijk gebruikt kunnen worden. Deze eisen zijn allemaal te herleiden uit de ASVV van de CROW en de Toetssteen Openbare Ruimte van de gemeente Venray. Dit 'standaardwerk' voor verkeerstechnische ontwerpen is leidraad voor ontwerpvragestukken. Uiteindelijk dient de vakafdeling naast de parkeernorm, ook het ontwerp goed te keuren.

Bezoekers

Voor de functie wonen bestaat de parkeernorm uit een bewoners- en bezoekers gedeelte. Het aandeel bezoekers per appartement/woning is altijd 0,3 parkeerplaats per woning. Het aandeel bezoekers parkeerplaatsen moet altijd in de openbare ruimte gerealiseerd worden. Hiervan mag worden afgeweken wanneer de parkeerplaatsen op eigen terrein via de openbare weg bereikbaar zijn en voor het openbaar verkeer open staan. De bezoekersparkeerplaatsen mogen dus niet in een afgesloten parkeergarage, achter een hekwerk of achter een slagboom liggen.

Oprit, garage, carport

Een garage bij een woning wordt niet meegeteld als parkeermogelijkheid op eigen terrein; in de praktijk heeft bijna elke 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 is. 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 de onderstaande tabel is de factor opgenomen voor bepaling van het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein bij woningen.

Parkeergelegenheid	berekeningsaantal	ontwerpeis
Woning met garage en/of een oprit	1,0 pp	Minimaal 5 meter diep en 2,5 breed
Woning met garage	0,0 pp	
Woning met oprit/parkeerplaats	1,0 pp	Minimaal 5 meter diep en 2,5 breed
Woning met carport	1,0 pp	Minimaal 5 meter diep en 2,5 breed
Woning met dubbele oprit naast elkaar	2,0 pp	Minimaal 5 meter diep en 2,5 breed per auto ¹
Garagebox geclusterd ²	0,4 pp	Minimaal 5,0 meter diep

Tabel 1: Berekeningsaantallen parkeervoorzieningen bij woningen

¹ Meerdere parkeerplaatsen op eigen terrein worden stuk voor stuk gerekend voor zover deze afzonderlijk van elkaar gebruikt kunnen worden.

² Geldt alleen in nog bestaande situaties. Parkeren in garageboxen wordt beschouwd als parkeren op afstand en in nieuwe situaties wordt dat niet aangemerkt als parkeren op eigen terrein. Bovendien blijkt dat garageboxen steeds vaker gebruikt worden voor opslag in plaats van parkeren.

2.5 Aan huis verbonden beroep en lichte bedrijvigheid aan huis

In toenemende mate wordt in woongebieden de woonfunctie gecombineerd met een werkfunctie. Hierbij kan gedacht worden aan webwinkels, kappers, pedicures etc. Over het algemeen zijn dit bedrijven zonder personeel en weinig tot geen bezoekers. Op eigen terrein zijn in de meeste situaties geen of onvoldoende mogelijkheden om extra parkeerplaatsen aan te leggen, waardoor eventuele werknemers en/of bezoekers van de lichte bedrijvigheid aangewezen op de parkeerplaatsen in de openbare ruimte. In woonwijken is overdag over het algemeen sprake van restcapaciteit parkeerplaatsen. De parkeerbehoefte van aan huis verbonden beroepen en lichte bedrijvigheid aan huis is daarom buiten beschouwing gelaten.

2.6 Tijdelijke wooneenheden

Initiatieven die voorzien in de bouw van tijdelijke wooneenheden, die later worden geclusterd en omgebouwd naar een ander type woningen wordt bij bepaling van de parkeerbehoefte uitgegaan van de 'tijdelijke situatie' indien deze tot een hogere parkeerbehoefte leidt dan in de definitieve situatie.

2.7 Migrantenhuisvesting

Arbeidsmigranten zijn in de kencijfers van het CROW niet meegenomen. Door de komst van arbeidsmigranten is in Venray de behoefte aan huisvesting van deze nieuwe groep echter toegenomen. Uitgangspunt is een parkeernorm per bewoner vanwege het tijdelijke en individuele karakter. Echter in sommige gevallen als sprake is van meer permanente bewoning wordt een norm per huishouden/kamer gehanteerd, vergelijkbaar met kamerverhuur voor zelfstandigen (niet-studenten).

2.8 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 (> 50 parkeerplaatsen) is (minimaal) 2% van de parkeercapaciteit aangewezen als algemene gehandicaptenparkeerplaats;
- de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen liggen zo kort mogelijk bij (hoofd)ingang van de voorziening waarvoor de parkeerplaatsen bedoeld zijn;
- de maatvoering van een gehandicaptenparkeerplaats wordt aangelegd volgens de richtlijnen uit het ASVV 2012.

3. Toepassing parkeernormen

3.1 Bepalen parkeerbehoefte

Het proces van toepassing van de parkeernormen start met een ruimtelijk initiatief, plan of project. De parkeerbehoefte wordt per functie bepaald. In geval van een functiewijziging en/of functie-uitbreiding wordt de parkeerbehoefte alleen bepaald voor dat gedeelte waar een wijziging of uitbreiding plaatsvindt. Bij een functiewijziging wordt de parkeerbehoefte voor de nieuwe functie verminderd met de parkeerbehoefte van de oude functie. Hierbij wordt de parkeerbehoefte van de oude functie vastgesteld op basis van de 'Beleidsnota Parkeernormen' en niet op basis van een eventueel in het verleden opgelegde parkeernorm.

In de 'Beleidsnota Parkeernormen' zijn de parkeerkencijfers van het CROW vertaald naar parkeernormen voor de plaatselijke situatie van de Gemeente Venray. In bijlage 3 zijn de parkeernormen voor de gemeente Venray opgenomen.

3.2 Bepalen parkeereis

De parkeereis wordt vastgesteld op basis van de parkeerbehoefte per functie en het eventueel gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen. De parkeereis bestaat uit het totaal aantal parkeerplaatsen dat voor een ruimtelijk initiatief, plan of project aangelegd moet worden en het aantal parkeerplaatsen dat minimaal in de openbare ruimte gerealiseerd moet worden.

3.3 Parkeerbalans

Om aan te tonen dat een ruimtelijk initiatief, plan of project voldoet aan de parkeereis moet een parkeerbalans opgesteld worden. Met een parkeerbalans wordt de balans tussen vraag naar - en aanbod van - parkeervoorzieningen in een gebied in beeld gebracht. Wanneer het aanbod van parkeervoorzieningen groter of gelijk is dan de parkeervraag dan wordt voldaan aan de parkeereis en kan een positief parkeeradvies afgegeven worden. De meest voorkomende situaties zijn:

- nieuwbouw;
- functiewijziging;
- functie-uitbreiding;
- gecombineerd gebruik parkeervoorzieningen;

Wanneer bij het berekenen van het aantal parkeervoorzieningen al bestaande parkeervoorzieningen worden meegerekend moet worden aangetoond dat deze voorziening op de maatgevende momenten over voldoende (rest)capaciteit beschikt om aan (een gedeelte van) de parkeereis te kunnen voldoen. Het aantonen kan gebeuren door:

- de functie waarvoor de bestaande parkeervoorziening is bestemd mee te nemen in de parkeerbehoefte en -eis;
- een parkeeronderzoek waaruit blijkt dat de parkeerdruk op de bestaande locatie na toevoeging van de extra parkeerbehoefte niet hoger zal worden dan 85% op kortparkeerlocaties en 100% op locaties waar langparkeerders staan (werknemers en bewoners).

Bij het opstellen van een parkeerbalans worden de volgende stappen uitgevoerd:

1. bepalen onderzoeksgebied
2. inventarisatie van voorzieningen en indeling in hoofd- en subfunctie;
3. toepassen parkeernorm en aanwezigheidspercentages van de hoofd- en subfuncties;
4. bepalen parkeervraag;
5. inventarisatie van het aanbod parkeervoorzieningen;
6. opstellen parkeerbalans.

3.4 Ontheffingsmogelijkheid

Als niet aan de parkeereis kan worden voldaan, heeft het college van burgemeester en wethouders de mogelijkheid ontheffing te verlenen en terug te vallen op de Bijdrage Ruimtelijke Ontwikkeling waarin de initiatiefnemer een financiële bijdrage levert per niet aangelegde parkeerplaats. De ontheffing van parkeernormen wordt in uitzonderlijke gevallen verleend als het realiseren van een initiatief van belang is voor de ontwikkeling van een gebied of andere maatschappelijke motieven en daarmee zwaarder weegt dan het deels of volledig voldoen aan de parkeerplaatsverplichting.

In algemene zin gelden de volgende twee uitgangspunten:

1. toepassen van de parkeernorm en aanleg van parkeerplaatsen op eigen terrein;
2. het bezoekersaandeel van de aan te leggen parkeerplaatsen dient openbaar toegankelijk te zijn.

Voor het eerste uitgangspunt kan een ontheffing worden verleend. Het handelt dan om een ontheffing voor het aantal of de plaats. Van het tweede uitgangspunt is geen ontheffing te verlenen. Feitelijk is het uitgangspunt van de openbare toegankelijkheid een zachte eis; de gemeente is daarbij afhankelijk van de medewerking van de ontwikkelaar en kan geen eis opleggen. De gemeente probeert in alle gevallen een zo gunstig mogelijke oplossing te creëren als het gaat om de openbaarheid van de parkeerplaatsen.

Ontheffing voor het aantal en/of de locatie van de parkeerplaatsen

Het college van burgemeester en wethouders kan ontheffing verlenen van de parkeereis die de 'Beleidsnota Parkeernormen' voorschrijft indien de initiatiefnemer aantoonbaar maakt dat er gegronde redenen zijn om van de parkeernorm af te wijken, dan wel de parkeerplaatsen niet of deels niet op eigen terrein aan te leggen.

De initiatiefnemer dient door een onafhankelijke adviseur een parkeerprofiel op te laten stellen met daarin:

- de onderbouwing waaruit de lagere parkeerbehoefte blijkt;
- aangetoond dat het financieel, dan wel ruimtelijk onmogelijk is om het vastgestelde aantal parkeerplaatsen op eigen terrein aan te leggen (ook niet ondergronds dan wel op andere wijze);
- een beschrijving van de initiatieven die hij heeft genomen om toch aan de parkeernorm te voldoen.

De vakafdeling toetst de motivatie en adviseert hierover het college.

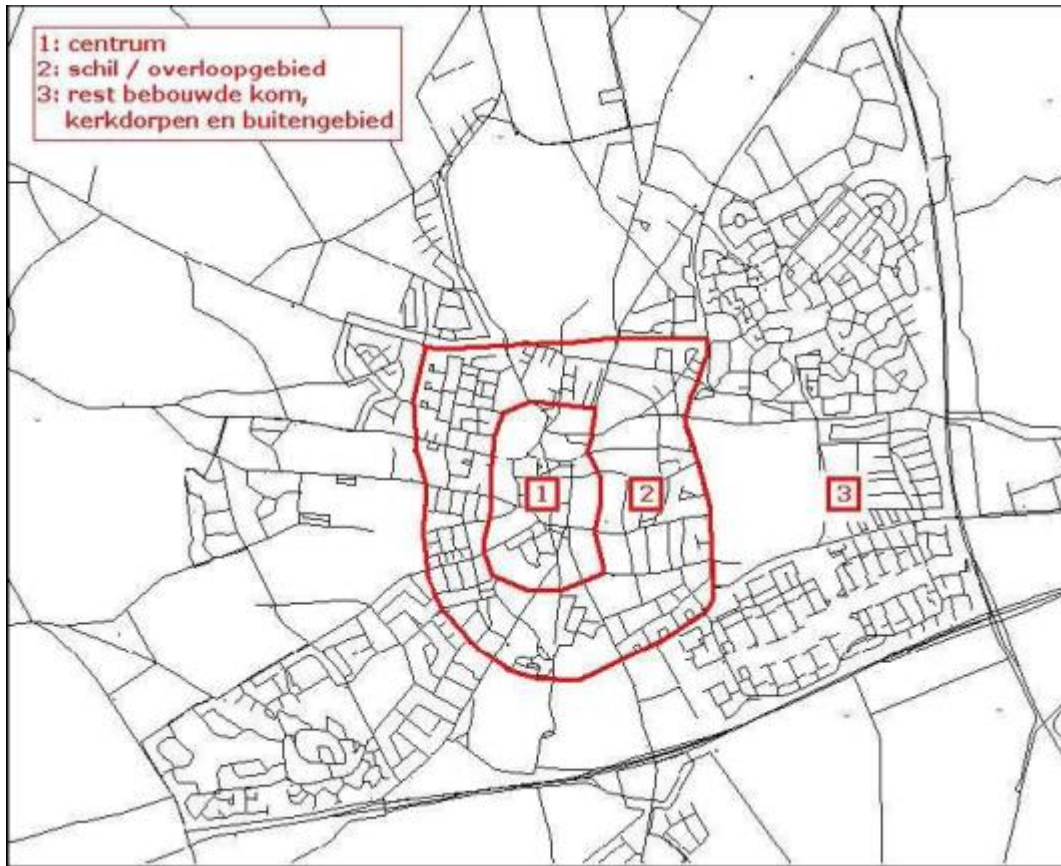
3.5 Overgangsregeling

De 'Beleidsnota Parkeernormen' treedt inwerking na vaststelling door de raad. Dit betekent dat voor ruimtelijke initiatieven, plannen en projecten waarvoor al eerder een parkeertoets heeft plaatsgevonden, de uitkomsten van deze parkeertoets als parkeereis gezien wordt. Voor alle ruimtelijke initiatieven, plannen en projecten waarvoor de parkeertoets ná vaststelling van de 'Beleidsnota Parkeernormen' plaatsvindt, geldt deze nota als uitgangspunt voor de parkeertoets.

3.6 Hardheidsclausule

In alle gevallen waarin de 'Beleidsnota Parkeernormen' niet voorziet of wanneer toepassing van de 'Beleidsnota Parkeernormen' leidt tot kennelijk onredelijke situaties, neemt het college van Burgemeester en Wethouders een beslissing.

BIJLAGE 1 CENTRUMGEBIED VENRAY



BIJLAGE 2 AANWEZIGHEIDSPERCENTAGES

	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdagavond	koopavond	werkdagnacht	zaterdagmiddag	zaterdagavond	zondagmiddag
woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%
grootschalige detailhandel	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	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
verpleeg- /verzorgingstehuis/ aanleunwoning /verzorgingsflat	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%

BIJLAGE 3 PARKEERNORMEN VENRAY

Wonen					
	eenheid	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom	buiten bebouwde kom
woonhuis	per woning	1,5	2,0	2,0	2,0
appartement	per appartement	1,3	1,5	1,5	1,5
aanleunwoning en serviceflat	per woning	1,1	1,1	1,1	1,2
kamerverhuur (niet zelfstandig)	per kamer	0,3	0,3	0,3	0,3
kamerverhuur (zelfstandig)	per kamer	0,6	0,7	0,7	0,7
migrantenhuisvesting (indien geen woonhuis)	per bewoner	0,6	0,6	0,6	0,6

Werken					
	eenheid	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom	buiten bebouwde kom
bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief	100 m ² bvo	0,4	0,9	1,1	1,1
bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief	100 m ² bvo	1,3	2,0	2,4	2,4
bedrijfsverzamelgebouw	100 m ² bvo	1,0	1,6	1,9	2,0
kantoor (met baliefunctie)	100 m ² bvo	1,8	2,4	2,9	3,6
kantoor (zonder baliefunctie)	100 m ² bvo	1,3	2,0	2,1	2,6

Winkel en boodschappen					
	eenheid	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom	buiten bebouwde kom
binnenstad/kernwinkelgebied	100 m ² bvo	2,8	nvt	nvt	nvt
bouwmart	100 m ² bvo	nvt	1,9	2,4	2,5
bruin- en witgoedzaken	100 m ² bvo	3,2	5,9	7,9	9,3
buurt- en dorpscentrum	100 m ² bvo	nvt	3,1	3,7	nvt
buurtsupermarkt	100 m ² bvo	0,9	2,7	3,5	nvt
discount supermarkt	100 m ² bvo	2,3	4,9	6,5	nvt
full service supermarkt (laag/middellaag prijsniveau)	100 m ² bvo	2,1	4,7	5,4	nvt
full service supermarkt (middelhoog en hoog prijsniveau)	100 m ² bvo	2,6	4,0	4,9	nvt
grote supermarkt	100 m ² bvo	5,0	6,9	7,7	nvt
groothandel in levensmiddelen	100 m ² bvo	nvt	6,4	6,4	nvt
kringloopwinkel	100 m ² bvo	nvt	1,3	1,9	2,3
meubelboulevard/woonboulevard	100 m ² bvo	nvt	2,1	2,4	nvt
outletcentrum	100 m ² bvo	nvt	9,2	10,1	10,4
tuincentrum	100 m ² bvo	nvt	2,3	2,6	2,9
weekmarkt	m ¹ kraam	0,2	0,2	0,2	nvt
wijkcentrum (klein)	100 m ² bvo	nvt	3,7	4,5	nvt
wijkcentrum (gemiddeld)	100 m ² bvo	nvt	4,4	5,1	nvt
wijkcentrum (groot)	100 m ² bvo	nvt	4,8	5,7	nvt
winkelboulevard	100 m ² bvo	nvt	3,8	4,2	nvt
woonwarenhuis (zeer groot)	100 m ² bvo	nvt	nvt	5,1	5,2
woonwarenhuis/woonwinkel	100 m ² bvo	1,0	1,7	1,9	2,0

Sport, cultuur en ontspanning					
	eenheid	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom	buiten bebouwde kom
attractie- en pretpark	per ha netto terrein	4,0	8,0	8,0	8,0
bibliotheek	100 m ² bvo	0,2	0,8	1,2	1,4
biljart-/snookercentrum	per speeltafel	0,6	1,2	1,4	1,8
bioscoop	100 m ² bvo	2,2	8,0	11,2	13,7
bowlingscentrum	per bowlingbaan	1,1	2,3	2,8	2,8
casino	100 m ² bvo	5,2	6,1	6,5	8,0
dansstudio	100 m ² bvo	1,1	3,9	5,5	7,4
dierenpark	per ha netto terrein	4,0	8,0	8,0	8,0
filmtheater/filmhuis	100 m ² bvo	1,6	5,3	7,9	9,9
fitnesscentrum	100 m ² bvo	1,2	4,5	6,3	7,4
fitnessstudie/sportschool	100 m ² bvo	0,9	3,4	4,8	6,5
golfbaan (18 holes)	per 18 holes/60 ha	nvt	nvt	96,0	118,3
golfoefencentrum	6 ha	nvt	nvt	51,1	56,2
indoorspeeltuin (kinderspeelhal) gemiddeld en klein	100 m ² bvo	0,6	3,9	4,7	5,1
indoorspeeltuin (kinderspeelhal) groot	100 m ² bvo	1,2	4,6	5,6	6,1
indoorspeeltuin (kinderspeelhal) zeer groot	100 m ² bvo	2,4	4,9	5,8	6,4
jachthaven	per ligplaats	0,5	0,6	0,6	0,6
manege/paardenhouderij	per box	nvt	nvt	nvt	0,4
museum	100 m ² bvo	0,5	0,8	1,1	nvt
sauna/hammam	100 m ² bvo	2,0	4,6	6,7	7,3
sportshal	100 m ² bvo	1,3	2,2	2,9	3,5
sportveld	per ha netto terrein	13,0	20,0	20,0	20,0
sportzaal	100 m ² bvo	0,9	2,0	2,8	3,6
squashhal	100m ² bvo	1,5	2,4	2,7	3,2
tennisal	100 m ² bvo	0,2	0,4	0,5	0,5
theater/schouwburg	100 m ² bvo	5,9	8,0	9,8	12,0
volkstuin	per 10 tuinen	nvt	1,3	1,4	1,5
wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)	100 m ² bvo	nvt	nvt	9,3	10,3
zwembad openlucht	100 m ² bassin	nvt	10,1	12,9	15,8
zwembad overdekt	100 m ² bassin	nvt	10,7	11,5	13,3
zwemparadijs	100 m ² bassin	nvt	nvt	12,5	nvt

Horeca en (verblijfs)recreatie					
	eenheid	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom	buiten bebouwde kom
1* hotel	per 10 kamers	0,3	0,8	2,4	4,5
2* hotel	per 10 kamers	1,1	2,3	4,1	6,3
3* hotel	per 10 kamers	1,6	3,3	5,0	6,8
4* hotel	per 10 kamers	2,9	5,1	7,2	9,0
5* hotel	per 10 kamers	4,5	7,9	10,6	12,6
bungalowpark	per bungalow	nvt	nvt	1,7	2,1
café, bar, cafetaria	100 m ² bvo	4,0	5,0	6,0	nvt
camping/kampeerterrein	per standplaats	nvt	nvt	nvt	1,2
discotheek	100 m ² bvo	4,9	13,9	20,8	20,8
evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw	100 m ² bvo	4,0	6,5	8,5	nvt
restaurant	100 m ² bvo	8,0	9,0	13,0	nvt

Gezondheid en (sociale) voorzieningen

	eenheid	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom	buiten bebouwde kom
apotheek	per apotheek	2,0	2,8	3,2	nvt
begraafplaats	per plechtigheid	nvt	nvt	31,6	31,6
consultatiebureau	per behandelkamer	1,1	1,6	1,9	2,2
consultatiebureau voor ouderen	per behandelkamer	1,2	1,6	1,9	2,2
crematorium	per plechtigheid	nvt	nvt	30,1	30,1
fysiotherapiepraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1,0	1,5	1,8	2,0
gezondheidscentrum	per behandelkamer	1,3	1,9	2,2	2,5
huisartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1,8	2,5	3,0	3,3
penitentiaire inrichting	per 10 cellen	1,4	2,2	3,3	3,7
religiegebouw	per zitplaats	0,1	0,2	0,2	nvt
tandartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1,3	2,0	2,4	2,7
verpleeg- en verzorgingstehuis	per wooneenheid	0,5	0,6	0,6	nvt

Onderwijs

	eenheid	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom	buiten bebouwde kom
avondonderwijs	per 10 studenten	3,5	5,6	6,8	10,5
basisschool	per leslokaal	0,5	0,8	0,8	0,8
kinderdagverblijf (crèche)	100 m ² bvo	0,9	1,2	1,4	1,5
middelbare school	per 100 leerlingen	2,7	4,5	4,9	4,9
ROC	per 100 leerlingen	3,7	5,4	5,8	5,9