

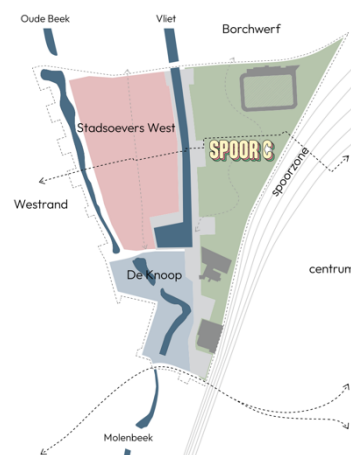
Betreft: Maatwerk Parkeernormen Spoor-C
Opgesteld door: Ed van Savooyen
Datum: 3 december 2025

Notitie

1. Inleiding

Op het voormalige bedrijventerrein gelegen tussen het spoor, industrieterrein Borchwerf, de Kade en de wijk Westrand wordt een nieuw stadsdeel ontwikkeld, Stadsoevers. Binnen de ontwikkeling worden drie gebieden gedefinieerd, elk met hun eigen identiteit:

- Stadsoevers West, een nieuwe woonwijk;
- De Knoop, een gebied met bestaande gebouwen die getransformeerd worden (veelal tot woonfuncties);
- Spoor C, een nieuw, groen stuk stad, met een grote diversiteit in functies en aantrekkingskracht op bewoners, bedrijven en bezoekers.



De ontwikkeling van Spoor C vindt zijn oorsprong in het Ontwikkelkader Vlietpark. In 2021 is dit ontwikkelkader nader uitgewerkt in een voorontwerp-bestemmingsplan. De inspraakprocedure van dit plan heeft meerdere inspraakreacties van betrokkenen in en om het gebied opgeleverd. Mede op basis daarvan is een gebiedsvisie Spoor C opgesteld (augustus 2023).

Volgens de gebiedsvisie Spoor C wordt het gebied vormgegeven volgens het principe van “de campus”. Om dit te bereiken zijn acht principes benoemd als uitgangspunten voor de campus. Een aantal daarvan heeft betrekking op de bereikbaarheid van en mobiliteit in het gebied. Zo wordt de voetganger centraal gesteld en vindt het autoparkeren plaats aan de randen van het gebied. Door deze en de overige uitgangspunten (zoals een groene wijk, een duurzame gebiedsontwikkeling, een gemixt programma en 24 uur per dag levendigheid) wordt beoogd dat het in Spoor C aangenaam en gezond verblijven is.

2. Maatwerk parkeernormen voor Spoor C

Om het aantal parkeerplaatsen voor de te realiseren woningen en overige functies te laten aansluiten bij de in de gebiedsvisie genoemde ambitie voor een autoluwe wijk, kunnen maatwerk parkeernormen worden opgesteld. Deze parkeernormen - en de daarbij van toepassing zijnde uitvoeringsregels - zullen dan specifiek van toepassing zijn op de beoogde situatie in Spoor C en daarmee afwijken van de vigerende parkeernormen en uitvoeringsregels van de gemeente Roosendaal. Met als doel om de te benoemen parkeernormen te koppelen aan het type te ontwikkelen woningen en niet-woonfuncties en de gebruiksdoelgroepen daarvan, als ook om beter te anticiperen op het centraal stellen van de voetganger, het bovengemiddeld faciliteren van fietsen en het kunnen toepassen van deelmobiliteit (auto en fiets).

SPARK

De vigerende beleidsregels (parkeernormen) van de gemeente anticiperen al in enige mate op de ambities van Spoor C. Zo zijn in 2022 de parkeernormen voor woningen in Stadsoevers opnieuw aangepast en is ook een parkeernorm benoemd voor het autoluwe centrumgebied.

Ontsluiting via autoluwe gebied [3]		
Koop: hoge prijsklasse	max. 0,15	Woning
Koop: middenklasse	max. 0,15	Woning
Koop lagere prijsklasse	max. 0,15	Woning
Huur: vrije sector	max. 0,15	Woning
Huur: sociale sector	max. 0,15	Woning

[3] Bezoekers parkeren valt buiten deze norm. Bezoekers parkeren in de publieke parkeergarages. De parkeerbehoefte van de toekomstige bewoners kan hoger zijn dan de parkeerplaatsen die maximaal gerealiseerd mogen worden in het autoluwe gebied. In het op te stellen mobiliteitsplan gaat de ontwikkelaar in op de op de theoretische parkeerbehoefte van de beoogde doelgroep, op de mobiliteit en eventueel op de benodigde capaciteit in de openbare parkeergarages.

Stadsoevers [4]		
Koop: hoge prijsklasse	1,40	Woning
Koop: middenklasse	1,20	Woning
Koop lagere prijsklasse	0,90	Woning
Huur: vrije sector	1,20	Woning
Huur: sociale sector	0,90	Woning

[4] Bezoekers parkeren valt buiten deze norm. Bezoekers parkeren wordt door de gemeente in het openbare gebied en/of publieke parkeergarage gerealiseerd.

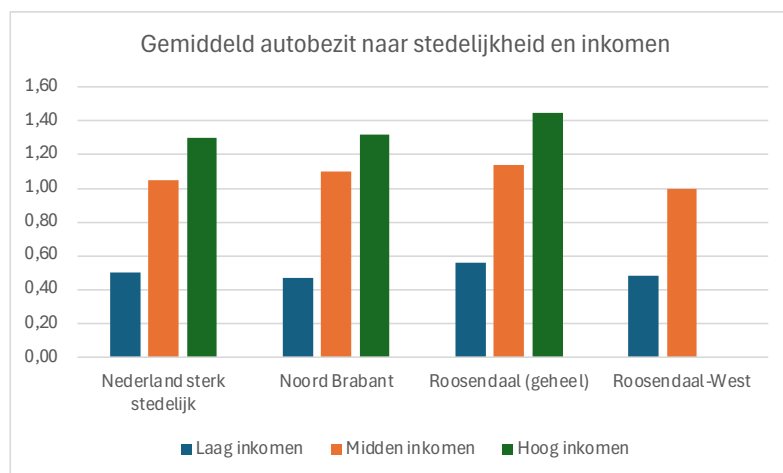
Afbeelding 1. Recente aanpassing parkeernormen woningen (2022)

In de nu voorliggende notitie worden de resultaten van een eerste verkenning om te komen tot maatwerk parkeernormen voor de te ontwikkelen woningen en overige functies in Spoor C beschreven.

3. Referentiekader: huidig autobezit

Het gemiddeld autobezit per huishouden in Roosendaal bedraagt 1,0. Dit varieert van 0,8 per huishouden in het centrum, 0,9 per huishouden in de omliggende schilwijken tot 1,4 a 1,5 auto per huishouden in de omliggende dorpen (bron: CBS, 2023).

Deze absolute aantallen verschillen per woningtype (o.b.v. woningoppervlak). Zo is het autobezit van de huishoudens die woonachtig zijn in kleinere (goedkopere) woningen lager dan die van huishoudens die in grotere (duurdere) woningen woonachtig zijn. Hoe groter/duurder de woning is, hoe meer auto's een huishouden gemiddeld heeft. Deze relatie zien we ook terug bij een vergelijking van inkomen en autobezit (bron: CBS, 2021)



Tabel 1 Autobezit per huishouden per inkomensgroep (laag inkomen = tot 20.000, middeninkomen = 20.000 – 40.000 en hoog inkomen = meer dan 40.000 per jaar)

SPARK

In tabel 1 wordt de vergelijking gemaakt van het gemiddeld autobezit per huishouden per inkomensgroep. De vergelijking is zowel op landelijk niveau (Nederland, sterk stedelijk), als op provinciaal niveau (Noord Brabant, sterk stedelijk), als op stedelijk niveau (Roosendaal = sterk stedelijk) als op wijkniveau (Roosendaal-West).

De data laten zien dat het gemiddeld autobezit per huishouden in de gehele gemeente Roosendaal iets boven (+10%) het landelijke en provinciale gemiddelde ligt.

Op wijkniveau (Roosendaal-West) ligt het iets onder (- 5%) het landelijke en provinciale gemiddelde.

4. Wat betekent dit voor Spoor C

Als we de parkeeropgave voor Spoor C vraagvolgend zouden oplossen en daartoe het bestaande, gemiddelde autobezit van huishoudens als basis gebruiken, dan zouden voor Spoor C de volgende kencijfers van toepassing zijn (indicatief):

Woningtype		Parkeernorm				
volgens Nota parkeemormen	volgens CROW	P-norm Roosendaal	CROW-kencijfer 2024			werkelijk autobezit
		2011	min	gem.	max	schil / West 2023
Koop -duur	Koop, huis, vrijstaand	1,4	1,1	1,5	1,9	1,45
	Koop, huis, twee-onder-een-kap		1,0	1,4	1,8	
	Koop, huis, tussen/hoek		0,9	1,3	1,7	
	Koop, appartement, > 100 m2 bvo		0,9	1,3	1,7	
Koop -middel	Koop, appartement, 75-100 m2 bvo	1,2	0,7	1,1	1,5	1,2
Koop - laag	Koop, appartement, < 75 m2 bvo	0,9	0,6	1,0	1,4	1,0
Huur -vrije sector	Huur, huis, vrije sector	1,2	0,7	1,1	1,5	0,7-1,1
	Huur, appartement, vrije sector,> 100 m2 bvo		0,7	1,1	1,5	
	Huur, appartement, vrije sector, 75-100 m2 bvo		0,3	0,7	1,1	
	Huur, appartement, vrije sector, < 75 m2 bvo		0,2	0,6	1,0	
Huur - sociaal	Huur, huis, sociale huur	0,9	0,4	0,8	1,2	0,4-0,7
	Huur, appartement, sociale huur, > 100 m2 bvo		0,3	0,7	1,1	
	Huur, appartement, sociale huur, 75-100 m2 bvo		0,2	0,6	1,0	
	Huur, appartement, sociale huur, < 75 m2 bvo		0,2	0,5	0,8	
	Huur, appartement, sociale huur of vrije sector,< 30 m2 bvo		0,2	0,3	0,4	
			schil-centrum			

Tabel 2 Kencijfers verwacht autobezit Spoor C (vraagvolgend), vergeleken met de vigerende parkeernorm en actuele parkeerkencijfers CROW (2024) – exclusief aandeel bezoekers

Genoemde aantallen zijn **exclusief** het aandeel parkeerplaatsen voor bezoekers van bewoners. Volgens de recente CROW kencijfers is dat voor schilgebieden in sterk stedelijke gemeenten 0,1 parkeerplaats per woning.

4.1 Van kencijfer naar gebiedsgerelateerde parkeernorm

Uit de vergelijking van de bestaande parkeernormen van de gemeente Roosendaal, de actuele parkeerkencijfers van het CROW (schil-centrum) en het werkelijk autobezit in de schilwijk Roosendaal-West, dan zien we dat het werkelijk autobezit redelijk goed aansluit bij de actuele parkeerkencijfers van het CROW (gemiddelde van de bandbreedte).

Als de gemiddelde kencijfers van het CROW worden gebruikt als parkeernorm voor de in Spoor C te ontwikkelen woningen en overige functies, dan wordt nog voorbijgegaan aan de ambitie om parkeernormen toe te passen die bijdragen aan een autoluwe wijk die de voetganger centraal stelt, het fietsen bovengemiddeld faciliteert, als ook waar deelmobiliteit (auto en fiets) kan worden toegepast. Dit impliceert dat er waar mogelijk meer sturende parkeernormen worden toegepast.

SPARK

De mate van sturing moet op gebiedsniveau beschouwd worden en worden gerelateerd aan de mate van autoafhankelijkheid van (delen van) het ontwikkelgebied. Die mate van autoafhankelijkheid moet primair worden beschouwd in relatie tot:

- De aanwezigheid van OV als alternatief voor autoverplaatsingen;
- Het kunnen lopen of fietsen naar (dagelijkse) bestemmingen;
- Beschikbare deelmobiliteit (van bezit naar gebruik).

Dit zijn randvoorwaarden om autoluwe woongebieden te ontwikkelen met een aanbod aan parkeerplaatsen dat lager is dan het gemiddelde (vraagvolgende) autobezit c.q. de gemiddelde kencijfers van het CROW.

Tegelijkertijd moeten we ook realistisch zijn in het effect van goed OV op het autobezit. Dit effect is in het algemeen beperkt en aan randvoorwaarden gekoppeld.

Het OV als alternatief

Het OV als alternatieve vervoerswijze werkt alleen goed als het grootse deel van de dagelijkse bestemmingen met een langer dan gemiddeld verblijf (werk, scholing) binnen 45 minuten met OV bereikbaar is. De reistijd naar de opstaphaltes dient maximaal 5 minuten te zijn (lopend is dit 375 meter) en de reis naar de haltes dient als prettig te worden ervaren.

Daarnaast moet het OV een VF-waarde van 1,5 of lager hebben (reistijd OV is maximaal 1,5 langer dan reistijd auto). (Hartog, Vreeswijk, de Graaf, & Zijdenbos, 2019, *Autoluw ontwikkelen als leidraad voor een betere bereikbaarheid*)

De reeds aanwezige OV-voorzieningen nabij en langs Spoor C dragen hier zeker aan bij, met name omdat Spoor C binnen geringe loop- en fietsafstand van zowel het station als de binnenstad van Roosendaal is gesitueerd. Daarnaast zijn er kansen door zorg te dragen voor een hoogwaardig kwalitatief aanbod aan fietsparkeervoorzieningen.

Voorstel basisparkeernorm

Als we het bovenstaande in acht nemen en kijken naar de stedenbouwkundige structuur van Spoor C dan wordt voorgesteld om een basisparkeernorm te hanteren die is afgeleid van de actuele CROW-kencijfers (gemiddeld van de bandbreedte). In bijlage 1 zijn de basisparkeernormen opgenomen die op basis van het bovenstaande van toepassing zijn verklaard voor Spoor C.

Voorstel normcorrecties

Op de basisparkeernorm kan een normcorrectie van toepassing worden verklaard. Deze doet recht aan de ambitie om vooral lopend of op de fiets bij dagelijkse bestemmingen te komen:

- Normcorrectie fiets 10% van de autoparkeernorm van woningen, aandeel bewoners

De normcorrectie voor de fiets leidt tot een resultaatverplichting van de initiatief-nemer/ontwikkelaar om:

- Per door de “normcorrectie fiets” bespaarde autoparkeerplaats 2 extra fietsparkeerplaatsen te realiseren;

en

- Alle fietsparkeerplaatsen voor bewoners in collectieve, goed bereikbare fietsparkeervoorzieningen te realiseren, waarin aanvullend op de normatieve opgave ook een aanbod aan deelfietsen, deelbakfietsen en e-bikes mogelijk is.

SPARK

Twee andere normcorrectiemogelijkheden – de aanwezigheid van OV en een aanbod van deelmobiliteit – worden vooralsnog niet van toepassing verklaard.

De OV-factor zit reeds in de basisparkeernorm opgenomen.

Er wordt reeds in Spoor C een bepaald aanbod van deelmobiliteit voorzien. De effectiviteit daarvan zal eerst gedurende een aantal jaren na plaatsing van deze deelmobiliteit gemonitord worden op onder andere gebruiksintensiteit. Als blijkt dat dit voldoet aan de verwachtingen, kan alsnog een extra normcorrectiefactor worden geïntroduceerd.

Randvoorwaarde: een geborgd marketing-/verkoop-/verhuurbeleid

De voorgestelde parkeernormen voor Spoor C kunnen niet los gezien worden van een ontwikkelstrategie voor Spoor C die gebaseerd is op een overtuiging dat de doelgroepen waarvoor de verschillende woonproducten en niet-woonfuncties worden ontwikkeld, van voldoende omvang is om zich onder die voorwaarden in Spoor C te vestigen.

In dat geval dient een complementair marketingbeleid te worden toegepast. Het totale mobiliteitsconcept moet vanaf de start van de ontwikkeling actief onder de aandacht worden gebracht van de toekomstige bewoners (bijv. website, downloads, brochure bij makelaar, bijeenkomsten met (potentiële) bewoners)) als ook juridisch (koop- en/of huurovereenkomsten e.d.) en planologisch (omgevingsvergunningen) geborgd worden.

4.2 Van parkeernorm naar parkeeroplossing

Aan de vast te stellen basisparkeernormen en bijbehorende normcorrecties voor Spoor C zijn ten minste de volgende twee randvoorwaarden verbonden:

1. Een bovennormatief autobezit wordt niet gefaciliteerd. Dit impliceert een inrichting van de buitenruimte waarin parkeren onmogelijk is. Enerzijds door dat fysiek zo veel als mogelijk te beperken. Anderzijds door verkeer- en parkeermaatregelen te treffen (parkeerverboden, regulering).
2. Een autoluwe wijk ontstaat niet alleen door de realisatie van een lager dan gemiddeld aanbod aan autoparkeerplaatsen (in combinatie met een bovengemiddeld aanbod aan fietsparkeerplaatsen en aanbod van deelmobiliteit) maar juist door de benodigde autoparkeerplaatsen aan de randen voor het gebied te concentreren in collectieve parkeervoorzieningen. Dit is ook als zodanig in de gebiedsvisie van Spoor C benoemd.

Collectieve parkeervoorzieningen hebben bovendien het voordeel – ten opzichte van exclusieve parkeerplaatsen zoals parkeren op eigen terrein (oprit, carport e.d.) – dat de parkeerplaatsen optimaal uitwisselbaar zijn tussen verschillende parkeerdoelgroepen. Dit biedt de mogelijkheid om de ruimtelijke impact van de benodigde parkeerplaatsen te beperken.

Parkeeraanbod op basis van autogebruik

Bij collectieve parkeervoorzieningen voor bewoners doet zich tevens de mogelijkheid voor – onder de voorwaarde dat de parkeernorm is gerelateerd aan het verwachte autobezit – om het aantal benodigde parkeerplaatsen te dimensioneren op ca. 85% a 90% van het autobezit.

In de praktijk blijkt dat van de 100 bewoners die een parkeerecht hebben om ergens te mogen parkeren (bijv. een vergunning op straat of een abonnement in een parkeergarage) er maximaal gelijktijdig 85 a 90 aanwezig zijn. Dit principe staat dus los van de aanwezigheidspercentages zoals die worden gebruikt voor de berekening van het zogenaamde 'dubbelgebruik'. Bij deze dubbelgebruik-percentages zien we bijvoorbeeld op weekdays 's nachts een aanwezigheid van bewoners van 100%. Deze 100% is niet gerelateerd aan het autobezit, maar aan het autogebruik van bewoners.

SPARK

Bijlage 1 Voorstel Parkeernormen Spoor C

	VOORSTEL SPOOR-C			
	NORM totaal	Aandeel vast gebruik	Aandeel bezoek	eenheid
WOONFUNCTIES				
Koop, huis, vrijstaand	1,50	1,40	0,10	Per woning
Koop, huis, twee-onder-een-kap	1,40	1,30	0,10	Per woning
Koop, huis, tussen/hoek	1,30	1,20	0,10	Per woning
Koop, appartement, > 100 m2 bvo	1,30	1,20	0,10	Per woning
Koop, appartement, 75-100 m2 bvo	1,10	1,00	0,10	Per woning
Koop, appartement, < 75 m2 bvo	1,00	0,90	0,10	Per woning
Huur, huis, vrije sector	1,10	1,00	0,10	Per woning
Huur, huis, sociale huur	0,80	0,70	0,10	Per woning
Huur, appartement, vrije sector,> 100 m2 bvo	1,10	1,00	0,10	Per woning
Huur, appartement, vrije sector, 75-100 m2 bvo	0,70	0,60	0,10	Per woning
Huur, appartement, vrije sector, < 75 m2 bvo	0,60	0,50	0,10	Per woning
Huur, appartement, sociale huur, > 100 m2 bvo	0,70	0,60	0,10	Per woning
Huur, appartement, sociale huur, 75-100 m2 bvo	0,60	0,50	0,10	Per woning
Huur, appartement, sociale huur, < 75 m2 bvo	0,50	0,40	0,10	Per woning
Huur, appartement, sociale huur of vrije sector,< 30 m2 bvo	0,30	0,20	0,10	Per woning
Kamerverhuur, studenten, niet-zelfstandig	0,10	0,00	0,10	Per kamer
Aanleunwoning, serviceflat (zelfstandige woning met beperkte zorgvoorzieningen)	0,10	0,00	0,10	Per woning
Zorgwoning (geen automobilititeit bewoner)	0,50	0,00	0,50	Per woning
	VOORSTEL SPOOR-C			
	NORM totaal	Aandeel vast gebruik	Aandeel bezoek	eenheid
NIET WOONFUNCTIES				
Kantoor (zonder baliefunctie)	1,55	1,47	0,08	Per 100 m2 bvo
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	1,85	1,48	0,37	Per 100 m2 bvo
Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	1,75	1,66	0,09	Per 100 m2 bvo
Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)	0,75	0,71	0,04	Per 100 m2 bvo
Bedrijfsverzamelgebouw	1,35	1,28	0,07	Per 100 m2 bvo
Buurtsupermarkt	2,70	0,30	2,40	Per 100 m2 bvo
Fullservice-supermarkt	4,30	0,30	4,00	Per 100 m2 bvo
Grote supermarkt (XL)	6,80	1,09	5,71	Per 100 m2 bvo
Groothandel specialist (bijvoorbeeld levensmiddelen, kantoorartikelen)	5,65	1,13	4,52	Per 100 m2 bvo
Groothandel algemeen	6,40	1,28	5,12	Per 100 m2 bvo
Buurtwinkelcentrum en dorps(winkel)centrum	3,10	0,87	2,23	Per 100 m2 bvo
Wijkwinkelcentrum (klein)	3,70	0,89	2,81	Per 100 m2 bvo
Wijkwinkelcentrum (gemiddeld)	4,30	0,90	3,40	Per 100 m2 bvo
Wijkwinkelcentrum (groot)	4,80	0,91	3,89	Per 100 m2 bvo
Weekmarkt / klein wijk-, buurt- en dorpscentrum	0,20	0,03	0,17	Per 100 m2 bvo
Kringloopwinkel	1,15	0,13	1,02	Per 100 m2 bvo
Bruin- en witgoedzaken	5,55	0,44	5,11	Per 100 m2 bvo
Woonwarenhuis/woonwinkel	1,55	0,14	1,41	Per 100 m2 bvo
Meubelboulevard/woonboulevard	1,85	0,13	1,72	Per 100 m2 bvo
Winkelboulevard	3,45	0,21	3,24	Per 100 m2 bvo
Outletcentrum	8,80	0,53	8,27	Per 100 m2 bvo
Bouwmarkt	1,75	0,23	1,52	Per 100 m2 bvo
Tuincentrum (inclusief buitenruimte)	2,25	0,25	2,00	Per 100 m2 bvo
Groencentrum (inclusief buitenruimte)	2,25	0,25	2,00	Per 100 m2 bvo

SPARK

NIET WOONFUNCTIES	NORM totaal	Aandeel vast gebruik	Aandeel bezoek	eenheid
Bibliotheek	0,75	0,02	0,73	Per 100 m2 bvo
Museum	0,60	0,03	0,57	Per 100 m2 bvo
Bioscoop	7,90	0,47	7,43	Per 100 m2 bvo
Filmtheater/filmhuis	5,20	0,16	5,04	Per 100 m2 bvo
Theater/schouwburg	7,90	1,03	6,87	Per 100 m2 bvo
Musicaltheater	3,40	0,48	2,92	Per 100 m2 bvo
Casino	6,10	0,85	5,25	Per 100 m2 bvo
Bowlingcentrum	2,20	0,24	1,96	Per bowlingbaan
Billart-/snookercentrum	1,05	0,14	0,91	Per tafel
Dansstudio	3,80	0,27	3,53	Per 100 m2 bvo
Fitnessstudio/sportschool	3,40	0,44	2,96	Per 100 m2 bvo
Fitnesscentrum	4,40	0,44	3,96	Per 100 m2 bvo
Sauna, hammam	4,60	0,05	4,55	Per 100 m2 bvo
Sporthal	2,05	0,08	1,97	Per 100 m2 bvo
Sportzaal	1,85	0,11	1,74	Per 100 m2 bvo
Tennishal	0,40	0,05	0,35	Per 100 m2 bvo
Padelhal	0,45	0,06	0,39	Per 100 m2 bvo
Squashhal	2,40	0,38	2,02	Per 100 m2 bvo
Zwembad overdekt	10,70	0,32	10,38	Per bassin
Zwembad openlucht	10,10	0,10	10,00	Per bassin
Sportveld	20,00	1,00	19,00	Per ha
Stadion	0,12	0,00	0,12	Per zitplaats
Kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)	1,35	0,03	1,32	Per 100 m2 bvo
Kunstijsbaan (400 meter)	2,05	0,04	2,01	Per 100 m2 bvo
Jachthaven	0,60	0,00	0,60	Per ligplaats
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), gemiddeld en kleiner	3,70	0,11	3,59	Per 100 m2 bvo
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), groot	4,30	0,09	4,21	Per 100 m2 bvo
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), zeer groot	4,60	0,09	4,51	Per 100 m2 bvo
Kinderboerderij (stadsboerderij)	3,70	0,11	3,59	Per boerderij
Dierenpark	8,00	0,08	7,92	netto terrein
Volkstuin	1,25	0,00	1,25	netto terrein
Plantentuin (botanische tuin)	7,50	0,08	7,43	Per tuin
1* Hotel	0,80	0,18	0,62	Per 10 kamers
2* Hotel	2,15	0,43	1,72	Per 10 kamers
3* Hotel	3,10	0,71	2,39	Per 10 kamers
4* Hotel	4,90	1,32	3,58	Per 10 kamers
5* Hotel	7,60	2,66	4,94	Per 10 kamers
Café/bar/cafetaria	5,00	0,50	4,50	Per 100 m2 bvo
Restaurant	5,00	1,00	4,00	Per 100 m2 bvo
Discotheek	12,30	0,12	12,18	Per 100 m2 bvo
Evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw	5,50	0,06	5,45	Per 100 m2 bvo
Huisartsenpraktijk (-centrum)	2,45	1,05	1,40	Per behandelkamer
Apotheek	2,75	1,51	1,24	Per Apotheek
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	1,45	0,62	0,83	Per behandelkamer
Consultatiebureau	1,55	0,78	0,78	Per behandelkamer
Consultatiebureau voor ouderen	1,60	0,99	0,61	Per behandelkamer
Tandartsenpraktijk (-centrum)	1,95	1,03	0,92	Per behandelkamer
Gezondheidscentrum	1,85	0,83	1,02	Per behandelkamer
Ziekenhuis	1,60	1,14	0,46	Per 100 m2 bvo
Penitentiare inrichting	2,15	1,35	0,80	Per 10 cellen
Religiegebouw	0,15	0,00	0,15	Per zitplaats
Verpleeg- en verzorgingstehuis	0,60	0,24	0,36	Per wooneenheid
Kinderdagverblijf (crèche)	1,10	1,10	0,00	Per 100 m2 bvo
Basisonderwijs	0,75	0,39	0,36	Per leslokaal
Middelbare school	4,00	3,56	0,44	Per 100 leerlingen
ROC	4,80	4,46	0,34	Per 100 leerlingen
Hogeschool	8,90	2,49	6,41	Per 100 studenten
Universiteit	13,50	7,02	6,48	Per 100 studenten
Avondonderwijs of vrijetijdsonderwijs	5,00	0,25	4,75	Per 10 studenten