Bijlage II: Nota Parkeernormering

Nota



-normering

Bergen op Zoom

datum: september 2015

Gezamenlijk opgesteld met Mobycon bv.

Gemeente Bergen op Zoom

MOBYCON | CONCORDIS GROEP

Inhoudsopgave

1	**INLEIDING**	**1**
1.1	Tijd voor actualisatie Nota Parkeernormering Bergen op Zoom	1
1.2	Samenwerking tussen vakdisciplines	1
1.3	Leeswijzer	2
2	**BELEIDSKADERS EN JURIDISCHE REGELINGEN**	**3**
2.1	Visie Verkeer en Parkeren	3
2.2	Verkeersplan Bergen op Zoom	3
2.3	Beleidsnota Parkeren Bergen op Zoom	4
2.4	Verankering parkeernormen in het bestemmingsplan	4
3	**TOEPASSING PARKEERNORMEN**	**8**
3.1	Uitgangspunten	8
3.2	Uitgangspunt: realiseren parkeren op eigen terrein	9
3.3	Afwijken van het principe: parkeren op eigen terrein	10
3.4	Overgangsregeling	13
4	**GEBIEDSINDELING EN PARKEERNORMEN**	**14**
4.1	Gebiedsindeling Bergen op Zoom	14
4.2	Tabel met parkeernormen	16

BIJLAGEN

1. Stedelijke zones Bergen op Zoom
2. Parkeernormen
3. Stroomschema's

1 Inleiding

1.1 Tijd voor actualisatie Nota Parkeernormering Bergen op Zoom

De gemeente maakt sinds 2006 gebruik van een Nota Parkeernormering. In 2009 heeft daar een eerste herziening op plaatsgevonden. In het uitvoeringsprogramma van de beleidsnota Parkeren is al opgenomen dat een nieuwe nota noodzakelijk is. Sinds deze laatste herzieningen hebben zich diverse ontwikkelingen voorgedaan die het nodig maken het parkeernormenbeleid te herzien. Een belangrijke ontwikkeling is van economisch van aard. Zoals in veel steden en kernen in Nederland te zien is, is de vitaliteit van binnensteden onder druk komen te staan door minder consumentenbestedingen, meer leegstand van winkels en minder investeringsmogelijkheden in openbare ruimte. Het is belangrijker geworden om ruimtelijk-economische initiatieven zo veel als mogelijk te ondersteunen. De parkeervraag was vaak een ‘starre eis’ waar lastig van kon worden afgeweken. Stimulering van ruimtelijk-economische initiatieven in het kernwinkelgebied vraagt om een meer flexibelere benadering van de toepassing van parkeernormen bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Andere ontwikkelingen zijn technischer van aard. Zo dienen sinds eind november 2014 de parkeernormen in het bestemmingsplan te worden verankerd. Ten slotte zijn er sinds 2012 geactualiseerde richtlijnen van het CROW (kennisinstituut voor verkeer en vervoer) waarop de parkeernormen gebaseerd zijn. Redenen genoeg om de Nota Parkeernormering te herzien.

1.2 Samenwerking tussen vakdisciplines

De toepassing van parkeernormen kent veel aanvliegroutes. De stedenbouwkundige wil in een ruimtelijk ontwerp van een bepaalde functie niet al te veel parkeerplaatsen (op maaiveld) realiseren om kwaliteit aan de openbare ruimte te bieden. De verkeerskundige wil juist vanuit het oogpunt van bereikbaarheid voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd zien. De planoloog en plantoetser willen graag duidelijke en werkbare parkeernormen die transparant toe te passen zijn. Daarnaast speelt ook het gemeentelijk financiële plaatje een rol voor het aanleggen van parkeervoorzieningen (parkeerexploitatie). Daarom is voorafgaand aan het opstellen van deze nota een breed overleg geweest met al deze vakdisciplines aangevuld met vakdisciplines rakend aan de binnenstadseconomie van Bergen op Zoom (Centrummanagement, Vastgoed en Economische Zaken). Hieruit is een helder beeld naar voren gekomen. De parkeernormensystematiek moet zodanig worden vormgegeven dat het economische ontwikkelingen mogelijk maakt. De hoogte van de parkeernormen moet aansluiten op de huidige praktijk en moet toekomstbestendig zijn. Daarnaast dient er voldoende aandacht te zijn voor de juridische verankering van parkeernormen in het bestemmingsplan. Thema’s die een duidelijke plaats krijgen in deze nota parkeernormering.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is een uiteenzetting gemaakt van de bovenliggende verkeerskundige beleidskaders en de juridische regelingen. In hoofdstuk 3 is de toepassing van parkeernormen beschreven als een stappenplan om te komen tot een parkeervraag. In hoofdstuk 4 is uitgelegd hoe gekomen is tot de hoogte van de parkeernormen per gebied met behulp van begrippen als stedelijkheidsgraad en stedelijk zones. In de bijlagen is de gebiedsindeling gevisualiseerd en zijn de tabellen met parkeernormen en aanvullende rekenmethoden aangegeven.

2 Beleidskaders en juridische regelingen

In dit hoofdstuk wordt een korte omschrijving gegeven van de relevante beleidskaders en juridische regelingen op het gebied van verkeer en parkeren die hun doorwerking hebben op de toepassing van parkeernormen.

2.1 Visie Verkeer en Parkeren

De Visie Verkeer en Parkeren van de gemeente Bergen op Zoom (2012) kent de volgende ambitie: "*Verkeer en Parkeren in Bergen op Zoom biedt optimale ondersteuning aan alle activiteiten (gericht op bezoekers, bewoners en werknemers/ondernemers) die in Bergen op Zoom plaatsvinden. Bereikbaarheid, Verkeersveiligheid, Duurzaamheid, Leefbaarheid en Duidelijkheid zijn hierbij belangrijke thema's. Dit resulteert in een ongecompliceerd en eenduidig parkeerbeleid en gemeentelijk verkeer- en vervoerbeleid met ruime en praktische kaders.*"

Om invulling te gaan geven aan deze ambitie wordt uitgegaan van de B-B-B-B- benadering (Beïnvloeden – Benutten – Beprijzen – Bouwen). De oplossingen voor knelpunten worden gevonden door eerst het verkeers- en parkeergedrag te Beïnvloeden (door bijvoorbeeld het aanprijzen van alternatieve vervoerswijzen of parkeerfaciliteiten), vervolgens de aanwezige weg- en parkeercapaciteit zo goed mogelijk te Benutten in plaats en tijd (door bijvoorbeeld dubbelgebruik; overdag en 's avonds), dan (financieel) te reguleren (Beprijzen) en tenslotte – als de voorgaande maatregelen onvoldoende effect hebben - weg- en parkeercapaciteit bij te Bouwen.

2.2 Verkeersplan Bergen op Zoom

De algemene visie en insteek van het Verkeersplan is samengevat in drie pijlers:

1. Het Verkeersplan sluit aan bij regionale ontwikkelingen en initiatieven die de kansen voor Bergen op Zoom versterken. De inwoners van, de werknemers in en bezoekers aan Bergen op Zoom, Lepelstraat, Halsteren, Heimolen en Kladde staan centraal, met als doel om de leefbaarheid van de woon- en leefgebieden te versterken.
2. Het Verkeersplan is afgestemd met andere beleidsvelden, in het bijzonder economie, ruimtelijke ontwikkeling, educatie, het kernen- en wijkenbeleid en toerisme en recreatie.
3. Het Verkeersplan en daaruit voortkomende acties en maatregelen sluiten aan bij wensen en voorkeuren van bewoners en betrokkenen: de gemeente ziet dit als voorwaarde voor succes.

2.3 Beleidsnota Parkeren Bergen op Zoom

Op het gebied van parkeernormering en de relatie met ruimtelijke ontwikkelingen is de volgende doelstelling van toepassing uit de Beleidsnota Parkeren Bergen op Zoom.

Herstructurering / stedelijke vernieuwing en nieuwe nota parkeernormering lost in die gebieden o.a. de knelpunten rond parkeren op

De gemeente staat de komende jaren voor verschillende herstructurering en stedelijke vernieuwingsopgaven. Dit biedt kansen om de knelpunten rond parkeren in de bestaande gebieden aan te pakken. De aan te passen nota parkeernormering zorgt ervoor dat de mogelijkheden voor stedelijke vernieuwing en herstructurering verruimd gaan worden binnen de gehele gemeente. Het star vasthouden aan parkeernormen bij ontwikkelingen past niet meer in het huidige economische klimaat. Maatwerk oplossingen zijn noodzakelijk, maar binnen de visie en uitgangspunten van dit parkeerbeleid.

Beleidsnota parkeren vraagt om uitgewerkte Nota Parkeernormen

Om problemen met parkeren in de toekomst te voorkomen is het bij nieuwbouw wijken, inbreiding, uitbreiding en functieverandering belangrijk dat parkeernormen worden gehanteerd die aansluiten bij het verwachte autobezit. De huidige nota parkeernormen sluit niet meer volledig aan bij de huidige wetgeving. Daarnaast zijn de parkeernormen die vastgesteld zijn gebaseerd op verouderde kencijfers. Kortom: tijd voor een actualisatie.

Door de vaststelling van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) per 1 juli 2008 veranderen de regels als het gaat om het vastleggen van de parkeernormen als onderdeel van de stedenbouwkundige bepalingen. Het is verplicht parkeernormering in het bestemmingsplan te regelen, echter is het toegestaan om vanuit bestemmingsplannen te verwijzen naar een beleidsmatig vastgestelde nota parkeernormen. Paragraaf 2.4 geeft de nadere juridische uitleg.

2.4 Verankering parkeernormen in het bestemmingsplan

Wijziging Besluit ruimtelijke ordening

De wijziging in het Bro is per 29 november 2014 in werking getreden. Onderstaand bericht van Omgevingsweb.nl geeft hierover uitleg.

“Aan artikel 3.1.2 lid 2 Bro wordt een onderdeel toegevoegd op grond waarvan een bestemmingsplan ten behoeve van de goede ruimtelijke ordening regels kan bevatten, “waarin wordt bepaald dat een gebruik slechts kan worden toegestaan onder de voorwaarde dat maatregelen of voorzieningen worden getroffen en in stand worden gehouden“.

Dit betreft de zogenoemde voorwaardelijke verplichting, die in de Afdelingsjurisprudentie al is geaccepteerd en waarvoor nu een wettelijke basis is gecreëerd. In het bijzonder acht de regelgever deze basis nodig om zekerheid te bieden dat in een bestemmingsplan via een voorwaardelijke verplichting het parkeren kan worden geregeld. Naast een parkeerregeling kan worden gedacht aan plaatsen voor laden en lossen en aan het treffen van voorzieningen om blijvend een goede geluidsituatie te garanderen, zoals een geluidswal. Wat parkeren betreft kan het zinvol zijn een binnenplanse afwijkingsmogelijkheid op te nemen. In het bijzonder voor het geval de parkeervraag kan worden opgevangen door buiten het eigen terrein aanwezige of aan te leggen parkeergelegenheden, al dan niet na storting van een bijdrage in het parkeerfonds. Met deze regeling wordt geen inhoudelijke wijziging beoogd van wat nu is geregeld in artikel 2.5.30 van de modelbouwverordening. (bron: www.omgevingsweb.nl). "

Vastgestelde bestemmingsplannen daterend van vóór 29 november 2014 kunnen nog verwijzen naar art. 2.5.30 van de Bouwverordening. In nieuwe bestemmingsplannen dienen direct de parkeernormen te worden opgenomen. Per 1 juli 2018 komen de stedenbouwkundige bepalingen in de Bouwverordening daadwerkelijk te vervallen en kunnen parkeernormen alleen nog via het bestemmingplan van kracht zijn middels een voorwaardelijke verplichting. In geen enkel ruimtelijk plan kan dan nog verwezen worden naar art. 2.5.30 van de Bouwverordening.

2.4.2 Wijze van vastleggen parkeernormen in het bestemmingsplan

Onderstaande punten moeten in het bestemmingsplan juridisch verwerkt zijn:

1. Bij het opstellen van bestemmingsplannen wordt in de regels (juridisch bindend) verankerd dat voldaan moet worden aan 'voldoende parkeerplaatsen'. De juridische borging vindt plaats door onderstaand tekst -of iets vergelijkbaars- op te nemen in de algemene gebruiksregels van een bestemmingsplan: "*Parkeernormen: Indien de ligging, de omvang of de bestemming van een gebouw of terrein daartoe aanleiding geeft, moet volgens de gemeentelijke parkeernormen voldoende ruimte zijn aangebracht en in stand gehouden in, op of onder dat gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw hoort.*" De verwijzing naar deze nota parkeernormen dient eveneens plaats te vinden in de regels van het bestemmingsplan. Bestaande bestemmingsplannen moeten in ieder geval voor 1 juli 2018 middels een (overkoepelend) paraplubestemmingsplan of via een gemeenteraadbesluit worden voorzien van de werkingskracht van de parkeernormen conform deze Nota Parkeernormen.
2. De in het eerste lid bedoelde ruimte voor het parkeren van auto's zoals beschreven in de regeling moet afmetingen hebben die zijn afgestemd op gangbare personenauto's. Voor deze afmetingen wordt verwezen naar de "Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom 2012" van het 'Centrum voor regelgeving en onderzoek in de grond-, water- en wegenbouw en de verkeerstechniek', dan wel de meest recente versie hiervan.

3. Indien de bestemming van een gebouw aanleiding geeft tot een te verwachten behoefte aan ruimte voor het laden of lossen van goederen, het halen en brengen van personen / Kiss-and-ride, dan moet in deze behoefte in voldoende mate zijn voorzien aan, in of onder dat gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort.
4. Het bevoegd gezag kan de omgevingsvergunning verlenen in afwijking van het bepaalde in het eerste en het derde lid:
   - indien het voldoen aan die bepalingen door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit; of
   - voor zover op andere wijze in de nodige parkeer- of stallingruimte, dan wel laad- of losruimte wordt voorzien.

Voorbeeld bestemmingsplanomschrijving

9.1 Bestemmingsomschrijving
De voor 'BESTEMMING' aangewezen gronden zijn bestemd voor:
a. …;
b. ten behoeve van het gebruik van de gronden dienen er voldoende parkeerplaatsen te worden gerealiseerd en tevens in stand te worden gehouden, zoals mede bepaald in artikel 27;

Artikel 27 Overige regels

27.1 Parkeren en laad- en losmogelijkheden
a. Ten behoeve van het gebruik in relatie tot de omvang van het gebruik, dient er te worden voorzien, en ook tevens in stand gehouden, in voldoende parkeergelegenheid, alsook ruimte en het in stand houden daarvan van ruimte voor het laden en lossen van goederen, met dien verstande dat:
1. dit van toepassing is vanaf het moment dat sprake is van nieuwbouw, herbouw, uitbreiding of functiewijziging;
2. voor het bepalen van het benodigde aantal parkeerplaatsen de Nota Parkeernormering moet worden gebruikt;
3. voldoende parkeergelegenheid en ruimte voor het laden en lossen van goederen en/of het halen en brengen van personen op eigen terrein moeten worden gerealiseerd, welke zich op of onder het gebouw, dan wel op of onder het daarbij behorende, onbebouwd blijvende terrein mogen bevinden.
b. Middels een omgevingsvergunning kan het bevoegd gezag afwijken van lid a indien het voldoen aan de parkeernorm door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit, dan wel naar het oordeel van het bevoegd gezag op andere wijze in de benodigde parkeergelegenheid wordt voorzien;

c. Middels een omgevingsvergunning kan het bevoegd gezag afwijken van lid a indien op een andere wijze in de nodige parkeer- of stallingsruimte, dan wel laad- of losruimte wordt voorzien.

27.2 Afmeting parkeerplaatsen

Een ruimte voor het parkeren van een personenauto moet afmetingen hebben die zijn afgestemd op gangbare personenauto's. Aan deze eis wordt geacht te zijn voldaan:

a. Indien de afmetingen voor een gehandicapte gereserveerde parkeerruimte, bij haaks parkeren ten minste 3,50 m bij 5,00 m bedraagt;

b. Indien de afmetingen van een parkeerruimte uitgaande van langsparkeren, voor een personenauto ten minste 1,8 m bij 5,50 m en ten hoogste 3,25 m bij 6,00 m bedraagt, en in geval van haaksparkeren ten minste 2,50 m bij 5,00 m bedraagt

3 Toepassing parkeernormen

Voordat de daadwerkelijk toepassingsregels van de parkeernormen zijn geformuleerd is een aantal aandachtspunten op strategisch niveau geformuleerd:

- Flexibiliteit: parkeernormen vormen geen belemmering voor de ruimtelijk-economische ontwikkelingen in het kernwinkelgebied van Bergen op Zoom;
- Transparantie: voor alle betrokken partijen dient duidelijk te zijn hoe met parkeernormen voor specifieke ruimtelijke ontwikkelingen in het betreffende gebied moet worden omgegaan.
- Maatwerk: het moet mogelijk blijven om bij uitzonderlijke ruimtelijke ontwikkelingen een specifieke parkeervraag te bepalen.

3.1 Uitgangspunten

Parkeernormen niet van toepassing op bestaande omgeving

Op parkeervraagstukken (zoals bijvoorbeeld inzicht in een bestaande parkeerdruk) in een bestaande (woon)omgeving zijn de parkeernormen uit deze nota niet van toepassing. De reden hiervoor is dat de bestaande (woon)omgevingen ontwikkeld en gerealiseerd zijn op basis van oudere normen en een historisch mobiliteitsbeeld. Oplossingen voor deze parkeervraagstukken is maatwerk en dient op basis van metingen (parkeeronderzoek) bekeken te worden. In veel gevallen zijn oplossingen alleen te realiseren met een integrale aanpak, bijvoorbeeld om bij een reconstructie te kijken of extra parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden.

Parkeernormen alleen van toepassing op nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen

Als uitgangspunt geldt dat nieuwe ontwikkelingen een eigen parkeervraag met zich meebrengen en daarmee meer parkeerdruk zullen genereren. De parkeernormen in deze nota zijn dan ook van toepassing op de toetsing van een aanvraag omgevingsvergunning (en niet voor bestaande situaties):

1. Nieuwbouw; van ‘niets’ (braakliggend terrein) naar een ruimtelijke ontwikkeling.
2. Vergroting/uitbreiding/splitsing van een pand. De uitbreiding/splitsing zal immers leiden tot een verhoogde parkeervraag;
3. Functie/bestemmingswijziging: eventueel in combinatie met verbouwingsactiviteiten, waarbij het nieuwe gebruik/de nieuwe functie een ander verkeersaantrekkend karakter heeft;

Verbouw of nieuwbouwontwikkeling?

Er is onderscheid te maken tussen nieuwbouwplannen en her/verbouwplannen of vervangende nieuwbouw. Bij nieuwbouwplannen (zie bovenstaand punt 1) wordt de parkeerplaatsverplichting in zijn geheel en bij uitbreidingsplannen alleen voor de uitbreiding berekend aan de hand van de parkeernormentabel uit hoofdstuk 4. Bij her/verbouwplannen wordt de parkeervraag van de oude functie (met de bestaande bestemming) in mindering gebracht op de nieuwe parkeervraag (berekend aan de hand van de parkeernormentabel uit hoofdstuk 4). Dit levert een aanvullende parkeerplaatsverplichting of -overschot op. In het geval van een overschot behoeven geen extra parkeerplaatsen te worden gerealiseerd. Bij een verplichting dient het plan alleen in de extra parkeerplaatsen te voorzien. Bij sloop-nieuwbouw vindt geen verrekening plaats.

Reeds bestaand tekort aan parkeerplaatsen niet compenseren

Bij uitbreiding van bebouwing en/of bij een functieverandering is het niet vereist het eventueel bestaande tekort aan parkeerplaatsen van de huidige functie te compenseren bij de nieuwe parkeervraag. Compensatie van het 'bestaande tekort aan parkeerplaatsen' is uiteraard wel gewenst en toegestaan.

Vrijstelling en afronden berekening parkeervraag

Indien er twee of minder parkeerplaatsen gerealiseerd zou moeten worden dan hoeft men geen parkeerplaatsen te realiseren. Op deze wijze wordt bereikt dat voor bouwplannen met een kleine verkeersaantrekkende werking (bijvoorbeeld bij de aanbouw van een serre) geen ontheffing hoeft te worden verleend. De grenswaarde is 2,0 parkeerplaatsen, dus bij 2,1 parkeerplaats is geen automatische vrijstelling mogelijk.

Het benodigd aantal parkeerplaatsen (parkeervraag) wordt berekend op één decimaal achter de komma. Net zoals de parkeernorm wordt uitgedrukt tot op 1 decimaal achter de komma. De parkeervraag wordt vanaf 0,5 naar boven afgerond op hele parkeerplaatsen. Tot 0,4 wordt de parkeervraag naar beneden afgerond op hele parkeerplaatsen.

3.2 Uitgangspunt: realiseren parkeren op eigen terrein

Een bouwplan dient in beginsel op eigen terrein aan de parkeerplaatsverplichting te voldoen. Met het begrip "parkeren op eigen terrein" wordt bedoeld: ruimte voor parkeren of stallen van auto's in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw hoort, passend binnen het vigerende bestemmingsplan. Hiervoor gelden de parkeernormen uit bijlage 2. Bij het bouwplan behoort een toelichting (parkeervisie) die in gaat op de inrichting en het gebruik van de parkeerplaatsen ten behoeve van het bouwplan.

Voor woningen geldt een parkeervraag gerelateerd aan bezoekers van bewoners van 0,2 (studentenkamer) tot 0,3 parkeerplaats per woning (afhankelijk van het type woning). Er moet dus altijd minimaal 0,2 (studentenkamer) tot 0,3 parkeerplaats per woning in de

openbare ruimte - of in een openbaar toegankelijk gebied - gerealiseerd worden uit oogpunt van efficiënt ruimtegebruik en aangezien de parkeerplaatsen op eigen terrein niet altijd goed bereikbaar zijn voor bezoekers.
Parkeerplaatsen op eigen terrein bij woningen worden niet altijd volledig meegerekend in de gerealiseerde parkeerplaatsen. Parkeerplaatsen op eigen terrein worden immers vaak voor andere doeleinden gebruikt dan parkeren van auto's. De mate waarin parkeren op eigen terrein wordt meegerekend (afhankelijk van de parkeervoorziening) is opgenomen in onderstaande tabel 3.1.

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekeningsaantal	opmerking
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	Oprit min 5,0 m diep
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	Oprit min. 4,5 m breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4	
Garagebox (niet bij woning)	1	0,5	
Garage met enkele oprit	2	1,0	Oprit min. 5,0 m diep
Garage met lange oprit	3	1,3	
Garage met dubbele oprit	3	1,8	Oprit min. 4,5 m breed

Tabel 3.1 Parkeren op eigen terrein

3.3 Afwijken van het principe: parkeren op eigen terrein

Als uit de ingediende aanvraag omgevingsvergunning en situatietekening blijkt dat het aantal parkeerplaatsen niet op eigen terrein gerealiseerd kan worden, kan hiervan op drie manieren op volgorde van worden afgeweken:

1. Parkeren opvangen door benutting bestaande parkeerruimte (paragraaf 3.3.1)
2. Aanleg parkeerplaatsen in de openbare ruimte (paragraaf 3.3.2)
3. Afwijkingsbevoegdheid college van B&W (paragraaf 3.3.3)

Afwijken: parkeervraag (deels) opvangen in bestaande parkeerruimte
Wanneer er in de directe omgeving (zie loopafstanden in tabel 3.2) van de nieuwe functie voldoende vrije openbare parkeerplaatsen beschikbaar zijn op die momenten dat de parkeerruimte op eigen terrein onvoldoende capaciteit heeft, kan wellicht de resterende parkeerdruk van de ontwikkeling in de omgeving worden opgevangen. Of deze ruimte er is, blijkt voor het gereguleerd gebied uit de frequente monitoringscijfers (parkeerdrukmetingen) van de gemeente Bergen op Zoom. Buiten dit gebied dient de initiatiefnemer zelf te zorgen

voor een representatief[1] parkeeronderzoek. De wijze van onderzoek moet vooraf met de gemeente gecommuniceerd zijn. De bezettingsgraad van de openbare parkeerplaatsen in de omgeving wordt door de gemeente getoetst bij het verzoek om afwijking van een deel van de parkeervraag.

Uit de gemeentelijke monitoringscijfers of onderzoek van de initiatiefnemer blijkt op welke momenten op acceptabele loopafstand voldoende vrije parkeerplaatsen beschikbaar zijn om het deel van de parkeervraag waarin de nieuwe functie niet kan voorzien op te vangen. Hierbij mag de acceptabele bezettingsgraad (85%) niet overschreden worden door de parkeervraag van de nieuwe ruimtelijke functie.

Acceptabele loopafstand

Het gebruik van bestaande parkeerplaatsen of het aanleggen van nieuwe parkeerplaatsen in de openbare ruimte dient op loopafstand van de ontwikkellocatie plaats te vinden. Wat een acceptabele loopafstand is, wordt beoordeeld bij de aanvraag omgevingsvergunning en is afhankelijk van de functie, het specifieke gebied waar het bouwplan gerealiseerd wordt en een aantal ruimtelijke aspecten aan een looproute zoals sociale veiligheid, aantrekkelijkheid et cetera. De richtlijnen van het CROW voor acceptabele loopafstanden worden hierbij als leidraad gebruikt en zijn weergegeven in tabel 3.2.

Hoofdfunctie	Acceptabele loopafstanden
Wonen	Ca. 100 meter (1,0 – 1,5 minuten)[2]
Winkelen	Ca. 400 meter (5 minuten)
Werken	Ca. 500 meter (6 minuten)
Ontspanning	Ca. 100 meter (1,0 – 1,5 minuten)
Gezondheidszorg	Ca. 100 meter (1,0 – 1,5 minuten)
Onderwijs	Ca. 100 meter (1,0 – 1,5 minuten)

Tabel 3.2 Richtlijn acceptabele loopafstanden

Acceptabele bezettingsgraad

De bezettingsgraad in de directe omgeving mag, inclusief de extra parkeerdruk van de nieuwe ontwikkeling, de gestelde grenswaarde van 85% niet overschrijden. Het realiseren van het bouwplan mag zonder te voldoen aan de volledige parkeervraag op eigen terrein, geen onacceptabele parkeersituatie in de omgeving tot gevolg hebben.

Bij het bepalen van de grenswaarde (gemiddelde van 80-90%) is gekeken naar richtlijnen uit de landelijke CROW-publicatie 311 (Handboek parkeren):

[1] Representatief onderzoek bestaat uit: parkeerdrukmeting op verschillende momenten, dagen en tijden (buiten vakantieperiode) en zeker tijdens periodes wanneer aanspraak gedaan gaat worden door de nieuwe ontwikkeling op de parkeercapaciteit.

[2] Bij een gemiddelde loopsnelheid van 5 kilometer per uur.

- bezettingsgraad < 80% : voldoende parkeerplaatsen beschikbaar;
- bezettingsgraad > 80% en < 90% : behoorlijk lange zoektijd en sprake van overlast door zoekverkeer afhankelijk van gebiedsindeling en type parkeerders; Bij kortparkeren en verspreid liggende parkeervoorzieningen ligt de grens op 80%. Bij lang parkeren en geconcentreerd gelegen parkeervoorzieningen ligt de grens op 90% of zelfs nog hoger.
- bezettingsgraad > 90% : onvoldoende parkeerplaatsen beschikbaar.

Overigens betekent het toestaan van het gebruik van openbare parkeerplaatsen aan een bouwplan niet, dat deze parkeerplaatsen exclusief voor dat bouwplan gebruikt mogen worden. Het blijven openbare parkeerplaatsen. De aanvrager kan hierop geen exclusieve rechten claimen. Het spreekt voor zich, dat dit vastgestelde “overschot” aan parkeerplaatsen maar één keer gebruikt kan worden. De ruimtelijke initiatieven in combinatie met de monitoringsresultaten geven een duidelijk beeld of er nog sprake is van een overschot.

3.3.2 Afwijken: aanleg parkeerplaatsen in de openbare ruimte

Wanneer de mogelijkheid niet aanwezig is om de parkeerdruk op te vangen met bestaande parkeerplaatsen, kan onderzocht worden of er mogelijkheden zijn om extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte aan te leggen. Bij het bepalen van een eventuele locatie moet rekening gehouden worden met:

- De loopafstanden zoals geformuleerd in tabel 3.2
- De kwaliteit van de omgeving. De aanleg van extra parkeerplaatsen mag niet ten koste gaan van de ruimtelijke kwaliteit van de leefomgeving. Er dient altijd een interdisciplinaire afweging gemaakt te worden met het ruimtelijk- en groenbeleid.

Het college gaat alleen akkoord met deze mogelijkheid op basis van de volgende voorwaarden:

- De parkeerplaats kan verkeerstechnisch aangelegd worden. Maatgevend hierbij is onder andere de verkeersveiligheid en de mate van hinder die dit op kan leveren voor andere weggebruikers.
- De gemeente wil deze ruimte niet als reserve houden voor het opvangen van al bestaande parkeertekorten of andere doeleinden.
- Er vindt een ruimtelijke afweging plaats ten aanzien van de plaats en de hoeveelheid te realiseren parkeerplaatsen in bijvoorbeeld een groenvoorziening.
- De kosten die gemoeid zijn met de aanleg van deze parkeerplaatsen worden in principe volledig gefinancierd door de initiatiefnemer. Dit zal door middel van een (realisatie)overeenkomst tussen de gemeente en de aanvrager moeten worden geregeld.

Afwijkingsbevoegdheid college van B&W

Het college kan in specifieke uitzonderingsgevallen gehele of gedeeltelijk afwijken van de parkeernorm. Deze afwijkingsbevoegdheid mag echter niet plaatsvinden op verkeerskundige gronden, aangezien:

- De parkeervraag op verkeerskundige wijze bepaald worden in deze Nota Parkeernormen.
- De benodigde parkeerplaatsen feitelijk niet worden gerealiseerd en de parkeerdruk in de nabije omgeving van het te realiseren bouwplan toeneemt en daarmee mogelijk de bereikbaarheid in het gebied verslechtert (verkeerskundig onwenselijk).

Voorwaarden voor de afwijking van de parkeernorm op basis van deze bevoegdheid zijn voornamelijk maatschappelijk-economisch van aard waarbij het “voldoen aan de parkeervraag door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit”. Deze afwijkingsbevoegdheid kan alleen door het college worden toegepast. Terughoudend gebruik van deze bevoegdheid is geboden. Er dient een zorgvuldige motivatie te worden opgesteld waarin de aantoonbare bijzondere omstandigheden en overwegende bezwaren uiteen worden gezet en waarom de afwijkingsbevoegdheid dan wordt toegepast.

3.4 Overgangsregeling

De in deze nota opgenomen parkeernormen zijn niet van toepassing in de volgende gevallen:

- Initiatieven waarvoor het college vóór de datum van inwerkingtreding van deze nota heeft ingestemd met een parkeernorm welke is vastgelegd in een door het college geaccordeerd document, zoals een stedenbouwkundig plan c.q. programma van eisen / nota van uitgangspunten en/of in een intentie- of exploitatieovereenkomst. Deze documenten zijn niet eerder dan één jaar voor de inwerkingtreding van deze nota geaccordeerd. In deze gevallen gelden de parkeernormen zoals vastgelegd in het door het college geaccordeerde document.
- Initiatieven die passen binnen een (ontwerp)bestemmingsplan waarvan het college vóór de datum van inwerkingtreding van deze nota heeft ingestemd met terinzagelegging. In deze gevallen gelden de parkeernormen zoals opgenomen in het voorontwerpbestemmingsplan.
- Op een aanvraag om omgevingsvergunning, afwijking, ontheffing of toestemming anderszins, die is ingediend vóór de datum van inwerkingtreding van deze nota en waarop op die datum nog niet is beschikt. In deze gevallen gelden de vóór de datum van inwerkintreding van deze nota geldende parkeernormen.

4 Gebiedsindeling en parkeernormen

4.1 Gebiedsindeling Bergen op Zoom

Stedelijkheidsgraad

Welke parkeernormen er voor een gebied gelden is mede afhankelijk van de stedelijkheidsgraad. De stedelijkheidsgraad wordt bepaald op basis van de omgevingsadressendichtheid (aantal adressen per km²), kortweg OAD. In een gebied met een hoge OAD is het aanbod - en de kwaliteit van andere vervoerswijzen – over het algemeen groter dan in een gebied met een lage OAD. Daarom worden in een gebied met een hoge stedelijkheidsgraad lagere parkeernormen toegepast.

De gemeente Bergen op Zoom valt qua stedelijkheidsgraad - in zijn geheel - in de categorie 'sterk stedelijk'. Echter heeft niet elk gebied deze stedelijkheidsgraad. Het buitengebied heeft een veel lagere OAD dan het centrumgebied van Bergen op Zoom. Daarom is onderstaande verdeling in stedelijkheidsgraad van toepassing, gebaseerd op de OAD van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS).

Gebiedstype	Stedelijkheidsgraad	Omgevingsadressendichtheid
Bergen op Zoom kernwinkelgebied, centrum en schil	Sterk stedelijk	1500 – 2500 adressen/km2
Rest bebouwde kommen Bergen op Zoom, Halsteren en overige dorpskernen/buurtschappen	Matig stedelijk	1000 - 1500 adressen/km2
Buitengebied	Niet stedelijk	Minder dan 500 adressen/km2

Tabel 4.1 Overzicht stedelijkheidsgraad

Stedelijke zones

De hoogte van de parkeernorm wordt ook bepaald door te kijken naar de stedelijke zone (centrum, schil, overig) van een gebied. Hoe dichter bij het centrum, des te beter is de kwaliteit en het aanbod van overige vervoerswijzen en des te lager dus de parkeernorm. Bergen op Zoom kenmerkt zich door een aantal te onderscheiden stedelijke zones. Dit zijn gebieden die qua geografische ligging, ruimtelijke kenmerken en stedelijke dichtheid zorgen voor een bepaald mobiliteitspatroon en bijbehorende parkeervraag (zie ook bijlage 1).

Bergen op Zoom Kernwinkelgebied (1A)

Het kernwinkelgebied typeert zich met name door functies die gericht zijn op het funshoppen (winkelen) en verblijven (toerisme, horeca) in het centrum van Bergen op Zoom.

Combinatiebezoek van lokale winkels, winkelketens, de historische panden/musea en diverse horeca zorgen voor deze verblijfsfunctie. Het kernwinkelgebied functioneert hiermee eigenlijk als één binnenstadsfunctie. Het autogebruik in dit gebied wordt zeer beperkt toegestaan (vrijwel alleen de distributiefunctie).

Bergen op Zoom Centrum (1)
Het centrumgebied betreft met name de aanloopgebieden richting het kernwinkelgebied. De eerste winkeltjes en horecagelegenheden zijn hier in combinatie met woningen gevestigd. Autogebruik in dit gebied wordt niet belemmerd. Omdat het aanbod en de kwaliteit van andere vervoerswijzen in het centrum van de kern Bergen op Zoom hoger is dan in de rest van de gemeente is het aannemelijk dat het autobezit en de modal-split (verdeling van verkeersbewegingen over de modaliteiten: auto, openbaar vervoer en langzaam verkeer) in dit deel verschilt van andere gebieden in de gemeente.

Bergen op Zoom: schilgebied (2)
Dit gebied is direct gelegen om het centrumgebied. Hier vindt met name de verkeersontsluiting van het centrum plaats richting andere gebieden in de gemeente Bergen op Zoom en daarbuiten (richting uitvalswegen). De ruimtelijke kenmerken zijn met name woningen al dan niet in combinatie met bedrijven, kantoren (al dan niet aan huis). Hier ligt vaak wel een directe relatie met het centrum. Het gebied is makkelijker toegankelijk met alternatieve vervoerswijzen.

Rest bebouwde kommen Bergen op Zoom, Halsteren en overige dorpskernen (3)
De overige delen binnen de bebouwde komgrenzen van de kern Bergen op Zoom en Halsteren vallen in een andere stedelijk zone. Het aanbod en de kwaliteit van andere vervoerswijzen dan de auto zijn daar lager dan in het centrum. Daarom zal het aandeel autogebruik in dit deel hoger zijn en is de parkeervraag voor een functie dus ook hoger.

De kern Lepelstraat en buurtschappen Klutsdorp, Heimolen en Vrederust zijn de overige kleinschalig bebouwde gebieden in de gemeente Bergen op Zoom. De functie van deze dorpen beperkt zich vrijwel alleen tot wonen. Er is nauwelijks sprake van een winkel/bedrijvenaanbod. Ook is er geen OV-aanbod in deze dorpen. Deze dorpen vallen qua stedelijke zone in ‘rest bebouwde kom’.

Landelijk gebied (4)
Tussen Bergen op Zoom, en de overige dorpskernen ligt een uitgestrekt landelijk gebied (Buitengebied Oost, Buitengebied West, Augustapolder, Nieuwe Molen, Halsters Laag, Halsterse Polders en Oud Glymespolder). Dit gebied kenmerkt zich door veel (op afstand van elkaar gelegen) boerderijen en poldergebieden. Het autogebruik is erg hoog en de OV-voorzieningen in het gebied is laag tot zeer laag te noemen. Dit gebied valt in de stedelijke zone ‘Buitengebied’.

In onderstaande tabel zijn bovenstaande afwegingen overzichtelijk op een rij gezet.

Gebiedsindeling	**Stedelijkheidsgraad (binnen gemeente Bergen op Zoom)**	**Stedelijke zones (binnen gemeente Bergen op Zoom)**
Bergen op Zoom Kernwinkelgebied (1a)	Sterk Stedelijk	Centrum
Bergen op Zoom Centrumgebied (1)	Sterk stedelijk	Centrum
Bergen op Zoom Schilgebied (2)	Sterk stedelijk	Schil
Overige gebieden in bebouwde kom Bergen op Zoom, Halsteren en de overige dorpskernen/buurtschappen (3)	Matig stedelijk	Rest bebouwde kom
Buitengebied (4) (gebieden buiten bebouwde kom)	Niet stedelijk	Buitengebied

Tabel 4.2 Overzicht gebiedsindeling naar stedelijkheidsgraad en stedelijke zones.

Op de kaarten in bijlage 1 zijn de gebiedsindelingen weergegeven.

4.2 Tabel met parkeernormen

Op basis van de publicatie: '317 - Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' (CROW, oktober 2012), is een lijst met parkeernormen voor de gemeente Bergen op Zoom opgesteld. Hierbij is rekening gehouden met de verschillen die tussen stedelijke zones - zoals deze in tabel 4.2 zijn genoemd - bestaan. Een gelijke functie in het 'centrum' heeft een lagere norm dan dezelfde functie die in 'rest bebouwde kom' of 'buitengebied' is gelegen.

De gemeente Bergen op Zoom kiest binnen de kaders van de beleidsnota Parkeren ervoor om met 'gemiddelde parkeernormen' te werken. Het is deze gemiddelde parkeernorm die als 'vaste norm' toegepast wordt bij ruimtelijke ontwikkelingen.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening biedt deze vaste parkeernorm als vertrekpunt ruimte voor alle belanghebbenden om 'op maat' de parkeervraag voor een betreffende functie te bepalen. Bij de realisatie van nieuwe functies is het belangrijk om te voorzien in voldoende parkeerplaatsen (vraagvolgend). Echter dienen bestaande mogelijkheden in de openbare ruimte of gebouwde parkeervoorzieningen in ogenschouw te worden genomen alvorens de parkeervraag direct voor het eigen terrein wordt opgelegd. In bestaande situaties zorgt het bovenliggende parkeerbeleid middels de BBBB-benadering voor verbetering van het woon- en leefklimaat. In bijlage 2 zijn de parkeernormen per functie weergegeven.

Één parkeernorm voor functies in het Kernwinkelgebied van Bergen op Zoom

Voor het kernwinkelgebied van Bergen op Zoom wordt de parkeervraag voor alle bezoekersaantrekkende ruimtelijke functies (met uitzondering van woonfuncties) berekend middels een algemene parkeernorm voor binnenstadsfuncties van 3,8 parkeerplaats per 100 m2 bvo[3]. Bij een functiewijziging tussen deze functies zal dit middels deze algemene parkeernorm niet meer leiden tot het realiseren van extra parkeerplaatsen.

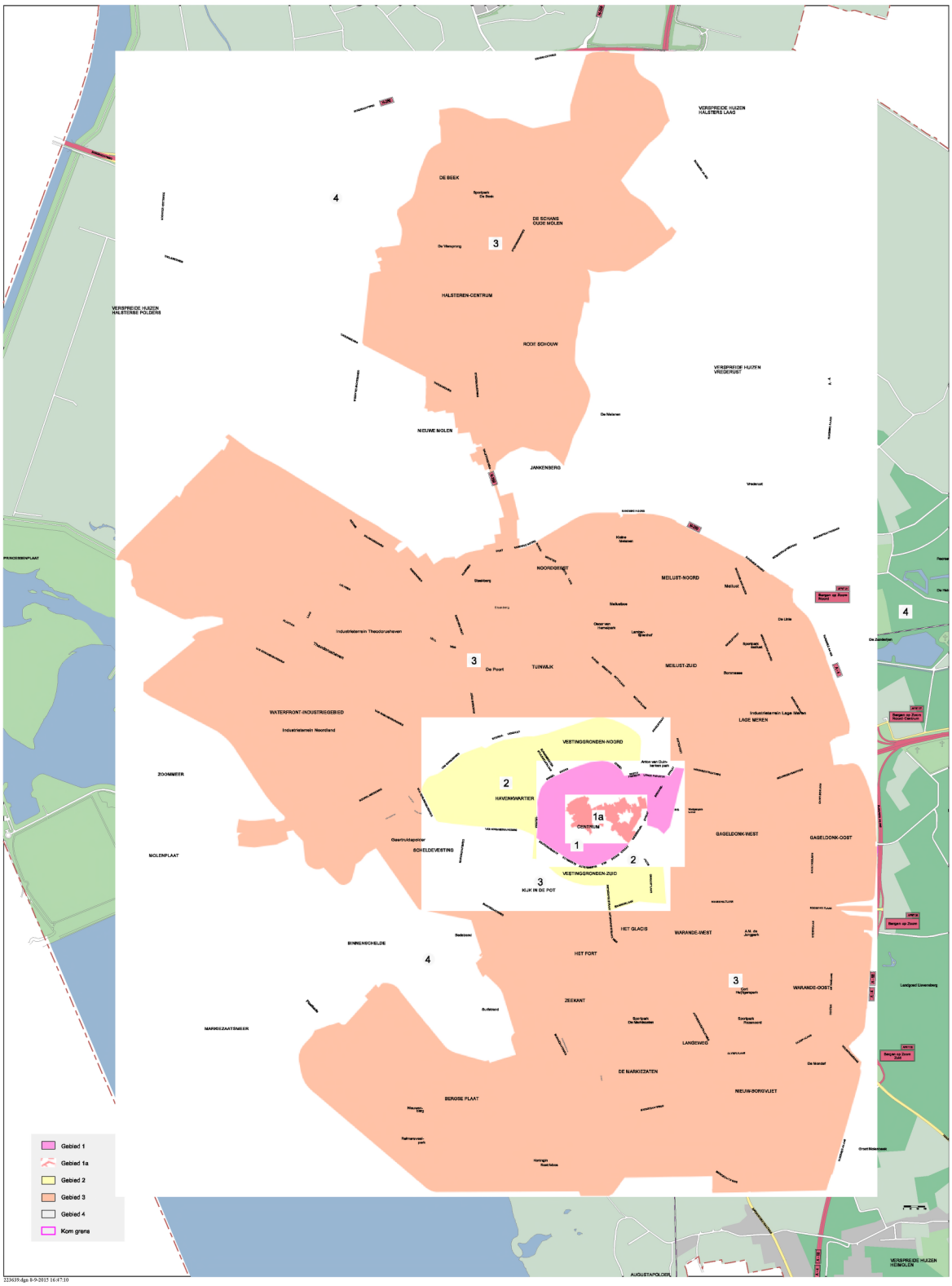
Bij nieuwbouw of uitbreiding leidt de parkeernorm voor deze 'binnenstadsfuncties' wel tot een te realiseren parkeervraag, evenals bij een functiewijziging van een binnenstadsfunctie naar een woonfunctie of vice versa. In dit geval worden de centrum-normen gehanteerd.

[3] uitgaande van het parkeerkencijfer van het CROW voor binnensteden/hoofwinkelcentrum (50.000-100.000 inwoners) en gebaseerd op stedelijkheidsgraad 'sterk stedelijk; en stedelijke zone 'centrum'

Bijlagen

1 Gebiedsindeling





223639.dgn 8-9-2015 16:47:10

2 Parkeernormen

Hoofdfunctie Wonen

Voor de functie 'wonen' is een andere indeling aangehouden dan de richtlijnen van het CROW (publicatie 317) aangeven. Voor de implementatie in de bestemmingsplannen is een indeling naar 'omvang van de woning' en 'typologie van de woning' beter toepasbaar en toetsbaar dan een indeling uitgaande van de prijsklasse van de woning.

Type woning		Eenheid	Centrum BoZ	Schil BoZ	Rest bebouwde kommen	Buiten gebied	*Aandeel bezoekers*
Grondgebonden (rij, vrij, 2/1 kap)	**Gestapeld (appartement)**						
	< 60 m2 go	woning	1,0	1,1	1,4	1,4	*0,3 pp*
<100 m2 go	60 – 80 m2 go	woning	1,2	1,3	1,6	1,6	*0,3 pp*
100 m2 – 120 m2	80 – 100 m2 go	woning	1,4	1,6	1,9	2,0	*0,3 pp*
120 m2 – 160 m2 go	100 m2 – 120 m2 go	woning	1,5	1,7	2,1	2,2	*0,3 pp*
> 160 m2 go	>120 m2 go	woning	1,6	1,8	2,2	2,4	*0,3 pp*
	Kamer student (niet zelfstandig)	kamer	0,3	0,3	0,3	0,3	*0,2 pp*
Wonen bij zorginstelling of extramurale zorgwoningen		woning	0,7	1,1	1,1	1,2	*0,3 pp*
Woon of verpleegeenheid in zorginstelling (intramurale zorg)		woning	0,5	0,5	0,7	0,7	*60%*
Beroep aan huis (aanvullend)		woning	1,0	1,0	1,0	1,0	*100%*

Go: gebruiksoppervlak (conform begripsomschrijving NEN 2580)[4].

Beroep aan huis

Naast de parkeervraag voor de betreffende woning(en) wordt voor een beroep aan huis of een bedrijf aan huis ten minste 1 extra parkeerplaats geëist. Hierbij is uitgegaan van beroepsuitoefening van één persoon zonder personeel welke beperkt bezoek ontvangt.

[4] NEN 2580 is dé Nederlandse norm voor het bepalen van de oppervlakte en inhoud van een gebouw. De norm omschrijft diverse soorten van oppervlakten en inhouden van gebouwen. In de praktijk wordt de term 'GebruiksOppervlakte' (GO) voor woningbouw het meest gehanteerd.

Hoofdfunctie werk

	Eenheid	Centrum BoZ	schil BoZ	Rest bebouwde kom + dorpskernen	Buiten gebied	*Aandeel bezoekers*
kantoor (zonder baliefunctie)	100 m2 bvo	1,2	1,6	2,1	2,6	5%
kantoor (met baliefunctie) commerciële dienstverlening	100 m2 bvo	1,6	1,9	2,9	3,6	20%
bedrijf arbeidsintensief/ bezoekersextensief (bijv. industrie	100 m2 bvo	1,4	1,8	2,4	2,4	5%
bedrijf arbeidsextensief/ bezoekersextensief (bijv. loods)	100 m2 bvo	0,7	0,8	1,1	1,1	5%
bedrijfsverzamelgebouw	100 m2 bvo	1,1	1,4	2,0	2,0	5%

Verklaring

- Commerciële dienstverlening: Kantoren met een baliefunctie
- Kantoor (zonder baliefunctie): Administratief en zakelijk
- Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief: Bijvoorbeeld loods, opslag of transportbedrijf (relatief weinig werknemers en relatief weinig bezoekers)
- Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief: Bijvoorbeeld industrie, laboratorium of een werkplaats (relatief veel werknemers en relatief weinig bezoekers)
- Bedrijfsverzamelgebouw: Mix van kantoren (zonder baliefunctie) en bedrijven
- Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief: exclusief vrachtwagenparkeren
- Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief: exclusief vrachtwagenparkeren
- Bedrijfsverzamelgebouw: gelijkwaardige mix van kantoren (zonder baliefunctie), arbeidsextensieve en arbeidsintensieve bedrijven

Hoofdfunctie Winkels

	Eenheid	Centrum BoZ	schil BoZ	Rest bebouwde kom + Dorpskernen	Buiten gebied	*Aandeel bezoekers*
buurtsupermarkt	100 m2 bvo	1,9	2,7	3,5	nvt	93%
discountsupermarkt	100 m2 bvo	3,3	4,9	6,5	nvt	96%
fullservice supermarkt	100 m2 bvo	3,3	4,3	5,2	nvt	93%
grote supermarkt	100 m2 bvo	5,9	6,8	7,7	nvt	84%
groothandel in levens-middelen	100 m2 bvo	nvt	6,4	6,4	nvt	80%
binnenstad of hoofdwinkelcentrum (50.000 - 100.000 inw.)	100 m2 bvo	3,8	nvt	nvt	nvt	92%
buurt- en dorpscentrum	100 m2 bvo	nvt	3,1	3,7	nvt	72%
wijkcentrum (klein)	100 m2 bvo	nvt	3,7	4,5	nvt	76%
wijkcentrum (gemiddeld)	100 m2 bvo	nvt	4,3	5,1	nvt	79%
wijkcentrum (groot)	100 m2 bvo	nvt	4,8	5,7	nvt	81%
stadsdeelcentrum	100 m2 bvo	nvt	5,2	6,3	nvt	85%
weekmarkt	m1 kraam	0,20	0,20	0,20	nvt	85%
kringloopwinkel	100 m2 bvo	nvt	1,2	1,9	2,3	89%
bruin- en witgoedzaken	100 m2 bvo	3,7	5,6	7,9	9,3	92%
woonwarenhuis/woonwinkel	100 m2 bvo	1,2	1,6	1,9	2,0	91%
Woonwarenhuis (zeer groot)	100 m2 bvo	nvt	nvt	5,1	5,2	95%
meubel/woonboulevard	100 m2 bvo	nvt	1,9	2,4	nvt	93%
winkelboulevard	100 m2 bvo	nvt	3,5	4,2	nvt	94%
outletcentrum	100 m2 bvo	nvt	8,8	10,1	10,4	94%
bouwmarkt	100 m2 bvo	nvt	1,8	2,4	2,5	87%
tuin-, groencentrum	100 m2 bvo	nvt	2,3	2,6	2,9	89%

Verklaring

- Buurtsupermarkt: kleinere supermarkt (kleiner dan 600 m2 winkelvloeroppervlak)
- Discountsupermarkt: relatief laag prijsniveau en serviceniveau, beperkt assortiment (bijvoorbeeld Aldi en Lidl)
- Fullservice supermarkt: uitgebreid assortiment, vaak meer dan 1.000 m2 winkelvloeroppervlak.
- Grote supermarkt: (zeer) uitgebreid assortiment, zeer hoog serviceniveau, verkoopvloeroppervlak groter dan 2.500m2 (bijvoorbeeld Albert Heijn XL)
- Groothandel in levensmiddelen: meestal een grootschalige detailhandelsvestiging op een industrieterrein aan de rand van een stad (bijvoorbeeld Makro, Hanos en Sligro)
- Winkelboulevard: Een winkelboulevard of retailpark is een verzameling van meerdere, vaak grootschalige detailhandelsvestigingen op korte loopafstand van elkaar

(die in tegenstelling tot een woon- of meubelboulevard niet gericht zijn op een gezamenlijk thema).

- Woonwarenhuis/woonwinkel (overig): Het betreft grootschalige detailhandelszaken die een breed assortiment voeren met betrekking tot het inrichten van woningen in de breedste zin van het woord. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om meubels, verf, behang, accessoires en verlichting. Voorbeelden van dergelijke woonwinkels zijn Kwantum, Profijtmeubel, Trendhopper en Leen Bakker. In verband met het ontbreken van praktijkgegevens wordt aangeraden deze kencijfers ook te gebruiken voor meer gespecialiseerde grootschalige woonwinkels die zich toeleggen op keukens, zonwering, verlichting, bedden, enzovoort.
- Outletcentrum: Een outletcentrum bestaat uit een verzameling van meerdere detailhandelsvestigingen op korte loopafstand van elkaar, die gezamenlijk een grootschalig winkelgebied vormen (met een oppervlakte van 5.000 tot 40.000 m² wvo). Een outletcentrum profileert zich meestal met lagere prijzen dan standaardwinkels.
- Tuincentrum (inclusief buitenruimte): Het betreft de middelgrote en grootschalige detailhandelsvestigingen (> 1.000 m² wvo) in (perifeer) stedelijk gebied of het buitengebied. Er worden in deze centra ook aanverwante artikelen verkocht, zoals dierartikelen, seizoensartikelen (zoals kerstversiering), accessoires en decoratiemateriaal voor in huis. De buitenruimte is verkoopruimte (voor klanten toegankelijk).
- Groencentrum (inclusief buitenruimte): Het betreft kleinere tuincentra (< 2.000 m² wvo) die liggen in (perifeer) stedelijk gebied of het buitengebied. Er worden in beperkte mate aanverwante artikelen verkocht (alleen aan groen gerelateerde zaken, zoals tuingereedschap, materiaal ten behoeve van klein tuinonderhoud en groengerelateerde decoraties). Er worden geen seizoensartikelen (zoals kerstversiering) verkocht. Groencentra zijn meestal kleinere bedrijven met als achtergrond een hoveniersbedrijf of plantenkwekerij, die fungeren als lokaal tuincentrum. De buitenruimte is verkoopruimte (voor klanten toegankelijk).
- Weekmarkt: 1m1 kraam = 6 m2 bvo (indien geen parkeren achter kraam dan + 1,0 pp per standhouder extra).
- Woonwarenhuis: Kengetallen gebaseerd op vestiging van circa 25.000 m2 bvo.
- Tuincentrum en groencentrum: oppervlakte inclusief buitenruimte.

Hoofdfunctie horeca en (verblijfs)recreatie

	Eenheid	Centrum BoZ	Schil BoZ	Rest bebouwde kom + Dorpskernen	Buiten gebied	*Aandeel bezoekers*
camping	standplaats	nvt	nvt	nvt	1,2	90%
bungalowpark	bungalow	nvt	nvt	1,7	2,1	91%
hotel 1*	per 10 kamers	0,4	0,8	2,4	4,5	77%
hotel 2*	per 10 kamers	1,4	2,2	4,1	6,3	80%
hotel 3*	per 10 kamers	2,0	3,1	5,0	6,8	77%
hotel 4*	per 10 kamers	3,2	4,9	7,2	9,0	73%
hotel 5*	per 10 kamers	5,0	7,6	10,6	12,6	65%
café/bar/cafetaria	100 m2 bvo	5,0	5,0	6,0	nvt	90%
restaurant	100 m2 bvo	9,0	9,0	13,0	nvt	80%
discotheek	100 m2 bvo	8,9	15,9	22,8	22,8	99%
Evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw	100 m2 bvo	4,0	5,5	8,5	nvt	99%

Opmerking

- Camping: exclusief 10% voor gasten van bezoekers

Hoofdfunctie onderwijs

	Eenheid	Centrum BoZ	Schil BoZ	Rest bebouwde kom + Dorpskern	Buiten gebied	*Aandeel bezoekers*
kinderdagverblijf (excl. kiss & ride)	per 100 m2 bvo	0,9	1,1	1,4	1,5	0%
basisonderwijs (excl. kiss & ride)	per leslokaal	0,8	0,8	0,8	0,8	
middelbare school	per 100 leerlingen	3,3	4,0	4,9	4,9	11%
ROC	per 100 leerlingen	4,2	4,8	5,8	5,9	7%
hogeschool	Per 100 studenten	8,3	8,9	10,7	10,9	72%
universiteit	Per 100 studenten	11,7	13,5	16,5	16,8	48%
avondonderwijs	per 10 studenten	4,0	5,0	6,8	10,5	95%

Opmerking

- Kinderdagverblijf: exclusief Kiss & Ride
- Basisonderwijs: exclusief Kiss & Ride
- Middelbare school en ROC: bezoekers zijn leerlingen
- Hogeschool en avondonderwijs: bezoekers zijn studenten

Hoofdfunctie gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen

	Eenheid	Centrum BoZ	Schil BoZ	Rest bebouwde kom + Dorpskern	Buiten gebied	*Aandeel bezoekers*
huisartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	2,1	2,5	2,9	3,3	57%
apotheek	per apotheek	2,3	2,8	3,2	nvt	45%
Fysiotherapie-praktijk (-centrum)	per behandelkamer	1,3	1,5	1,8	2,0	57%
consultatiebureau	per behandelkamer	1,3	1,6	1,9	2,2	50%
consultatiebureau voor ouderen	per behandelkamer	1,3	1,6	1,9	2,2	38%
Tandartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1,6	2,0	2,4	2,7	47%
Gezondheidscentrum	per behandelkamer	1,6	1,9	2,2	2,5	55%
ziekenhuis	Per 100 m2 bvo	1,4	1,6	1,7	2,0	29%
crematorium	per (deels) gelijk-tijdige plechtigheid	nvt	nvt	30,1	30,1	99%
begraafplaats	per (deels) gelijk-tijdige plechtigheid	nvt	nvt	31,6	31,6	97%
Penitentiaire inrichting	Per 10 cellen	1,7	2,2	3,3	3,5	37%
religiegebouw	per zitplaats	0,2	0,2	0,2	nvt	
verpleeg- en verzorgingstehuis	per wooneenheid	0,6	0,6	0,6	nvt	60%

Opmerking

- Ziekenhuis: De weergegeven kengetallen gelden voor een gemiddeld ziekenhuis. Een gedetailleerde parkeerberekening is mogelijk door gebruik te maken van de volgende parkeerkengetallen:
  - bezoekers van klinische patiënten: 0,5 p.p. per bed bij beperkt aantal bezoekuren per dag, 0,25 p.p. per bed bij gespreide bezoektijden
  - dagverplegings- respectievelijk deeltijdbehandelingspatiënten: 0,5 p.p. per bed respectievelijk plaats
  - medewerkers: 0,25 p.p. per formatieplaats (voor elke ambulante behandelaar 1 parkeerplaats)
- Verpleeg-en verzorgingstehuis: parkeerkencijfers zijn inclusief parkeren voor personeel

Hoofdfunctie sport, cultuur en ontspanning

	Eenheid	Centrum BoZ	Schil BoZ	Rest bebouwde kom + Dorpskern	Buiten gebied	*Aandeel bezoekers*
Bibliotheek	100 m2 bvo	0,5	0,8	1,2	1,4	97%
Museum	100 m2 bvo	0,4	0,6	1,1	nvt	95%
Bioscoop	100 m2 bvo	3,2	7,9	11,2	13,7	94%
filmtheater/filmhuis	100 m2 bvo	2,6	5,2	7,9	9,9	97%
theater/schouwburg	100 m2 bvo	7,3	7,9	9,8	12,0	87%
musicaltheater	100 m2 bvo	2,9	3,4	4,0	5,1	86%
casino	100 m2 bvo	5,7	6,1	6,5	8,0	86%
bowlingcentrum	per baan	1,6	2,2	2,8	2,8	89%
biljart- en snookercentrum	per tafel	0,9	1,1	1,4	1,8	87%
dansstudio	100 m2 bvo	1,5	3,8	5,5	7,4	93%
fitnessstudio/sport school	100 m2 bvo	1,4	3,4	4,8	6,5	87%
fitnesscentrum	100 m2 bvo	1,7	4,3	6,3	7,4	90%
wellnesscentrum (thermen, kuuroord)	100 m2 bvo	nvt	nvt	9,3	10,3	99%
sauna, hammam	100 m2 bvo	2,5	4,6	6,7	7,3	99%
sporthal	100 m2 bvo	1,5	2,1	2,9	3,5	96%
sportzaal	100 m2 bvo	1,1	1,9	2,8	3,6	94%
tennishal	100 m2 bvo	0,3	0,4	0,5	0,5	87%
squashhal	100 m2 bvo	1,6	2,4	2,7	3,2	84%
zwembad overdekt	per 100 m2 bassin	nvt	10,7	11,5	13,3	97%
zwembad openlucht	per 100 m2 bassin	nvt	10,1	12,9	15,8	99%
zwemparadijs	100 m2 bvo	nvt	nvt	13,5	nvt	
sportveld	per ha netto terrein	20,0	20,0	20,0	20,0	95%
stadion	per zitplaats	0,1	0,1	0,1	nvt	99%
Kunstijsbaan (< 400 meter)	100 m2 bvo	1,2	1,4	1,9	2,1	98%
Kunstijsbaan (400 meter)	100 m2 bvo	nvt	2,1	2,6	2,8	98%
Ski- en snowboardhal	Per 100 m2 sneeuw (excl. oefenpistes)	nvt	nvt	5,7	nvt	
Jachthaven	per ligplaats	0,6	0,6	0,6	0,6	
golfoefencentrum	per centrum	nvt	nvt	51,1	56,2	93%
golfbaan (18 holes)	per 18 holes, 60 ha	nvt	nvt	96,0	118,3	98%
indoorspeeltuin (klein, gemiddeld)	100 m2 bvo	2,9	3,7	4,7	5,1	97%

indoorspeeltuin (groot)	100 m2 bvo	3,5	4,3	5,6	6,1	98%
Indoorspeeltuin (zeer groot)	100 m2 bvo	3,7	4,6	5,8	6,4	98%
Kinderboerderij (stadsboerderij)	Per gem. boerderij	nvt	18,8	22,5	nvt	
manege (paardenhouderij)	per box	nvt	nvt	nvt	0,4	90%
dierenpark, attractiepark	per ha. netto terrein	8,0	8,0	8,0	8,0	99%
volkstuin	per 10 tuinen	nvt	1,3	1,4	1,5	100%
plantentuin (botanische tuin)	per gem. tuin	nvt	27,5	30,5	nvt	

Verklaring:

- Fitnesstudio/sportschool: kleinschaligere voorzieningen (indicatie: circa 750 m2 bvo)
- Fitnesscentrum: grotere multifunctionele centra (groter dan 1.500 m2 bvo)
- Golfoefencentrum: (ook wel pitch & put genoemd) al dan niet in combinatie met een golfbaan

Opmerking

- Bioscoop: 1 zitplaats is circa 3m2 bvo. Bij bioscopen moet voor parkeren rekening worden gehouden met een eventuele overlap tussen twee voorstellingen (+40%). Gegeven kengetallen betreffen de drukste voorstelling op de drukste dag van de drukste maand.
- Filmtheater/filmhuis: 1 zitplaats is circa 3m2 bvo. Bij filmhuizen moet voor parkeren rekening worden gehouden met een eventuele overlap tussen twee voorstellingen (+40%). Gegeven kengetallen betreffen de drukste voorstelling op de drukste dag van de drukste maand.
- Theater/schouwburg: 100 zitplaatsen is 300 m2 bvo
- Musicaltheater: 100 zitplaatsen is 840 m2 bvo
- Golfoefencentrum: uitgaande van een omvang van circa 6 ha
- Golfbaan: Een 18-holes golfbaan is gemiddeld 60-70 ha groot
- Sportveld: exclusief kantine, kleedruimte, oefenveldje en toiletten.

Algemene opmerkingen/definities

- bvo: bruto vloeroppervlak (het totale vloeroppervlak binnen de buitenmuren inclusief alle verdiepingen).
- Vvo ofwel wvo: verkoop vloeroppervlak ofwel winkelvloeroppervlak.
- omrekenformule: Voor winkels is het bvo gemiddeld 1,25 maal het winkeloppervlak.
- arbeidsplaats: maximaal aantal gelijktijdig aanwezige werknemers.

Aantal arbeidsplaatsen per m2 bvo voor enkele functiegroepen:

- Binnenstad of hoofdwinkelgebied 1 arbeidsplaats is 40 m2 bvo
- Stadsdeel, wijk, buurt, dorpscentrum 1 arbeidsplaats is 40 m2 bvo
- Grootschalige detailhandel 1 arbeidsplaats is 40 m2 bvo
- Kantoor 1 arbeidsplaats is 25-35 m2 bvo
- Commerciële dienstverlening 1 arbeidsplaats is 25-35 m2 bvo
- Bedrijf arbeidsintensief, bezoekersextensief 1 arbeidsplaats is 25-35 m2 bvo
- Bedrijfsverzamelgebouw 1 arbeidsplaats is 25-35 m2 bvo
- Bedrijf arbeidsextensief /bezoekersextensief 1 arbeidsplaats is 30-50 m2 bvo

Aanwezigheidspercentages

Bij de berekening van de parkeerplaatsverplichting wordt bij gebiedsontwikkeling gebruik gemaakt van aanwezigheidspercentages. Bij meerdere functies kan er namelijk sprake zijn van een verschillend patroon van tijden waarop gebruikers, of bewoners aanwezig zijn. Zo is de parkeerdruk bij woningen bijvoorbeeld vooral 's avonds en 's nachts groot. Overdag ligt de aanwezigheid lager, omdat een groot deel van de bewoners met de auto naar het werk gaat. Dit biedt mogelijkheden om andere functies (bijvoorbeeld een kantoor) deze ruimte te laten benutten. Zo kan dubbelgebruik van parkeerplaatsen plaatsvinden.

De aanwezigheidspercentages zijn ontleend aan publicatie: '317 - Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' (CROW, oktober 2012). Als de volledige parkeervraag van een functie gedurende een periode volledig aanwezig is geldt een aanwezigheidspercentage van 100%.

Aanwezigheidspercentages (dubbelgebruik parkeervoorzieningen)

Functies	werkdagochtend	werkdagmiddag	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: arts/maatschap/therapeut/ consultatiebureau	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
verpleeg- of verzorgingstehuis/aanleun-woning/verzorgingsflat	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
ziekenhuispatiënten inclusief 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%

Halen en brengen bij scholen en dagverblijven: Kiss and Ride

Het met de auto halen en brengen van kinderen naar kinderdagverblijven en basisscholen heeft door de steeds grotere groep tweeverdieners een vlucht genomen. Hierdoor is ook de behoefte ontstaan om bij nieuwe ontwikkelingen parkeerplaatsen aan te leggen, om ook deze parkeerders te kunnen faciliteren en parkeeroverlast bij schoolomgevingen te voorkomen.

In de parkeernormen tabellen - in deze nota - is alleen een norm opgenomen voor het parkeren van medewerkers van een basisschool, peuterspeelzaal en een buiten schoolse opvang. Er is geen parkeernorm voor bezoekers of het halen en brengen van kinderen van deze voorzieningen opgesteld.

Scholen

Het aantal parkeerplaatsen ten behoeve van Kiss and Ride kan worden berekend op basis van een formule. Maatwerk is hierbij altijd mogelijk. :
De percentages en reductiefactoren uit de formule zijn terug te vinden in onderstaande tabel.

Onderbouw (groep 1 tot en met 3)
Aantal leerlingen x % leerlingen auto halen en brengen x reductiefactor parkeerduur[5] x reductiefactor aantal kinderen

Bovenbouw groep 4 tot en met 8
Aantal leerlingen x % leerlingen auto halen en brengen x reductiefactor parkeerduur[6] x reductiefactor aantal kinderen.

Kinderdagverblijf en Buitenschoolse Opvang

Aantal leerlingen x % leerlingen auto halen en brengen x reductiefactor parkeerduur[7] x reductiefactor aantal kinderen.

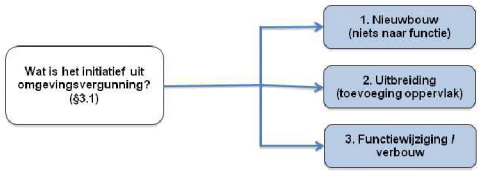
Doelgroep	% halen en brengen met de auto	Reductiefactor parkeerduur	Reductiefactor aantal kinderen per auto
groep 1 t/m 3	30-60%	0,5	0,75
groep 4 t/m 8	5-40%	0,25	0,85
kinderdagverblijf	50-80%	0,25	0,75

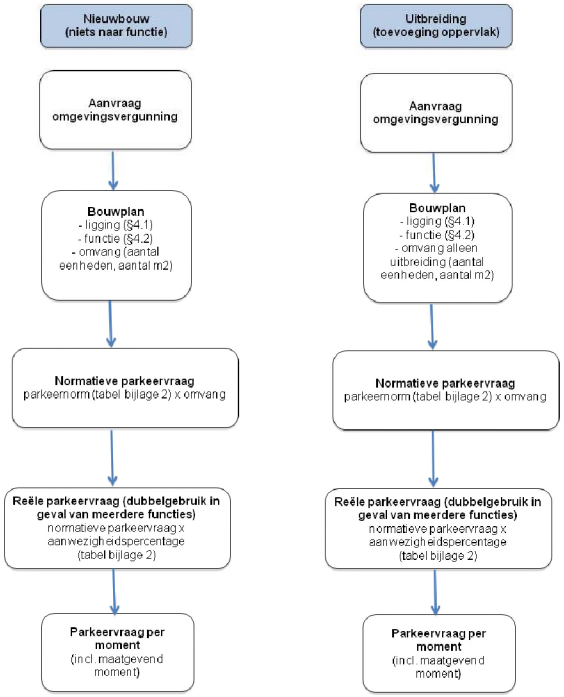
input gegeven t.b.v. berekening halen en brengen

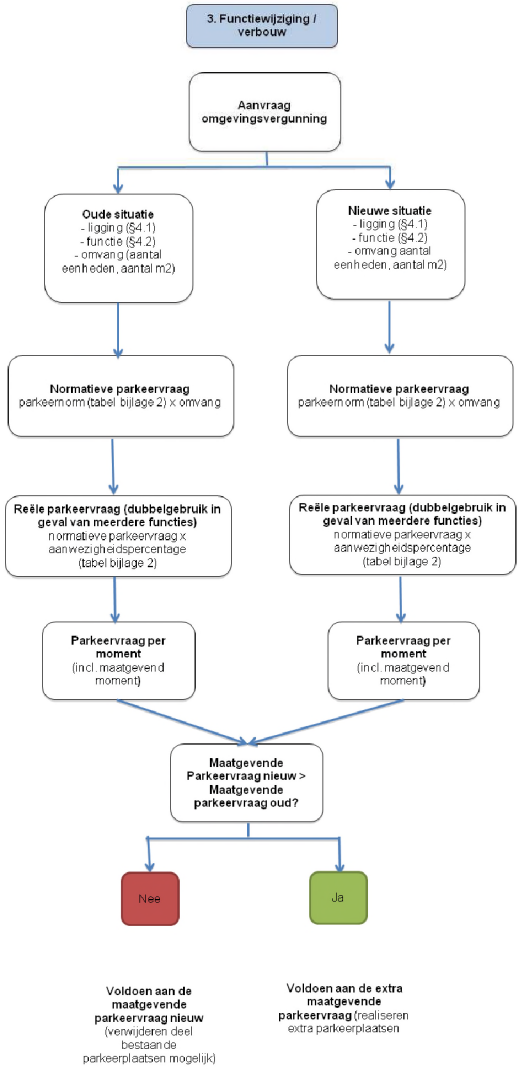
[5] Groepen 1 t/m 3 parkeren gemiddeld 10 minuten in een periode van 20 minuten. De reductiefactor is hiermee 0,5.
[6] Groepen 4 t/m 8 parkeren gemiddeld 2,5 minuut in een periode van 10 minuten. De reductiefactor is hiermee 0,25.
[7] Kinderdagverblijf gemiddeld 15 minuten in periode van 60 minuten = reductiefactor 0,25.

3 Stroomschema's

Berekening parkeervraag:







Toets omgevingsvergunning

