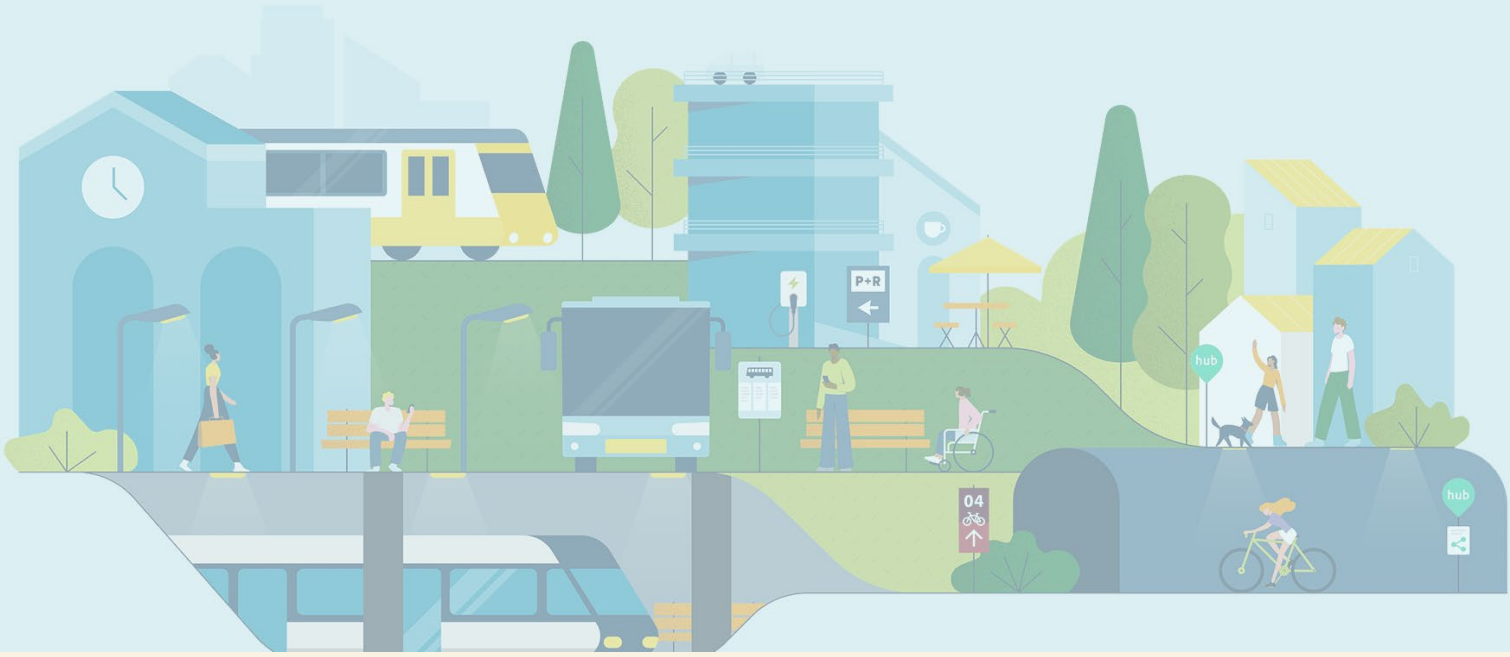


BELEIDSREGELS

Nota Parkeernormen 2025

Bergen op Zoom

Klant: Gemeente Bergen op Zoom

Referentie: BK3311-MI-RP-250619-1103
Status: Definitief/0002
Datum: 13 november 2025

Haskoning
Enhancing Society Together

HASKONING NEDERLAND B.V.

Contactweg 47
1014 AN Amsterdam
Mobility & Infrastructure
Trade register number: 56515154

Telefoon: +31 88 348 95 00
E-mail: info@rhdhv.com
Website: ww.haskoning.com

Titel document:	Nota Parkeernormen 2025
Ondertitel:	Bergen op Zoom
Referentie:	BK3311-MI-RP-250619-1103
Uw kenmerk	-
Status:	Definitief/0002
Datum:	13 november 2025
Projectnaam:	Nota Parkeernormen 2025
Projectnummer:	BK3311

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. Haskoning Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.

Let op: dit document bevat mogelijk persoonsgegevens van medewerkers van Haskoning Nederland B.V. Voordat publicatie plaatsvindt (of anderszins openbaarmaking), dient dit document te worden geanonimiseerd of dient toestemming te worden verkregen om dit document met persoonsgegevens te publiceren. Dit hoeft niet als wet- of regelgeving anonimiseren niet toestaat.

Inhoud

1 Inleiding 1
1.1 Achtergrond 1
1.2 Grondslag 1
1.3 Inwerkingtreding 1
1.4 Overgangsregeling 2
1.5 Leeswijzer 2

2 Uitvoering parkeerverplichting 3
2.1 Stappenplan 3
2.2 Berekening parkeerverplichting 5
2.2.1 Gebiedstypologie gemeente Bergen op Zoom 5
2.2.2 Toepassing parkeernormen auto 10
2.2.3 Aanwezigheidspercentage dubbelgebruik 11
2.3 Voldoen aan de parkeerverplichting 13
2.3.1 De basis: voldoende parkeercapaciteit eigen terrein 13
2.3.2 Afwijken: gebruik bestaande parkeercapaciteit op loopafstand 14
2.3.3 Afwijken: realiseren nieuwe parkeercapaciteit openbare ruimte 15
2.3.4 Afwijken: afwijkingsbevoegdheid College van B&W 16

3 Parkeernormen auto 17
3.1 Hoofdfunctie wonen 19
3.2 Hoofdfunctie werken 22

4 Parkeernormen fiets 23
4.1 Gemeenschappelijke inpandige fietsenberging bij een woongebouw 23
4.1.1 Fietsparkeernormen bij een gemeenschappelijke berging 23
4.1.2 Bereikbaarheid gemeenschappelijke fietsenbergen 24
4.2 Fietsparkeernormen niet-woonfuncties 25
4.2.1 Bepalen van de fietsparkeerverplichting niet-woonprogramma 28
4.2.2 Vrijstelling van de fietsparkeerverplichting 28
4.2.3 Kwaliteit fietsvoorziening 29
4.2.4 Elektrische fiets, buitenmaatse fietsen en brommers/scooters 29

5 Definities 30

Tabellen

Tabel 2-1	Overzicht stedelijkheidsgraad en stedelijke zones	7
Tabel 2-2	Aanwezigheidspercentages t.b.v. dubbelgebruik (bron: CROW-publicatie 744).	12
Tabel 2-3	Richtlijn loopafstanden (op basis van CROW Publicatie 744)	15
Tabel 3-1	Parkeernormen woningen (per woning / appartement)	21
Tabel 3-2	Parkeernormen werken (per 100m2 BVO / vestiging)	22
Tabel 4-1	Aantal fietsplekken per woning bij toepassing gemeenschappelijke berging	24
Tabel 4-2	Fietsparkeernormen kantoren en bedrijven	26
Tabel 4-3	Fietsparkeernormen onderwijsvoorzieningen	26
Tabel 4-4	Fietsparkeernormen winkelen en boodschappen	27

Figuren

Figuur 2-1	Stappenplan voldoen aan parkeerverplichting Bergen op Zoom	4
Figuur 2-2	Gebiedsindeling parkeernormen kern Bergen op Zoom	8
Figuur 2-3	Bebouwde komgrenzen gemeente Bergen op Zoom	9
Figuur 3-1	Overzicht voetgangersgebied centrum Bergen op Zoom	18

1 Inleiding

1.1 Achtergrond

Bij het vaststellen van gemeentelijke parkeernormen is het doel om deze zo te bepalen dat ze zo veel mogelijk recht doen aan de situatie ter plaatse. Dit betekent dat binnen een gemeente verschillende parkeernormen voor dezelfde functie kunnen gelden.

De toepassing van parkeernormen kent meerdere aanvliegroutes. Een ontwikkelaar of stedenbouwkundige wil in een ruimtelijk ontwerp doorgaans niet al te veel parkeerplaatsen (op maaiveld) realiseren om kwaliteit in de openbare ruimte te bieden. De verkeerskundige of toekomstige bewoner van een nieuwbouwcomplex wil juist vanuit het oogpunt van bereikbaarheid binnen het plan voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd zien. De planoloog en plantoetser willen duidelijke en werkbare parkeernormen die transparant toe te passen zijn.

De parkeernormensystematiek moet daarom éénduidig, transparant en toetsbaar zijn. De hoogte van de parkeernormen moet bovendien aansluiten op de specifieke situatie in de gemeente Bergen op Zoom en tegelijkertijd toekomstbestendig zijn.

1.2 Grondslag

Bestemmingsplannen moesten vanaf 1 juli 2018 beschikken over een planregeling waarin parkeernomen zijn vastgelegd die aan de desbetreffende voorziene ruimtelijke ontwikkeling zijn gekoppeld. Dit met het doel te zorgen dat de parkeerbehoefte van de beoogde ontwikkeling op eigen terrein wordt opgelost. Dit is ook mogelijk door in een planregeling een expliciete verwijzing naar gemeentelijke parkeerbeleidsregels op te nemen. Parkeernormen kunnen sinds 1 januari 2024 ook als dynamische beleidsregel aan een omgevingsplan worden gekoppeld.

In het Parapluplan Parkeren en Standplaatsen [1] is een verwijzing opgenomen naar de nota ‘Parkeernormering Bergen op Zoom’ zoals vastgesteld in 2015, inclusief de rechtsopvolger daarvan. In het Parapluplan is geregeld dat voor het verstrekken van een omgevingsvergunning moet worden voldaan aan de gemeentelijke parkeernormen.

De ‘Nota Parkeernormen Bergen op Zoom 2025’ is na vaststelling en publicatie het in het Parapluplan bedoelde beleid. De nota ‘Parkeernormering Bergen op Zoom 2015’ is vanaf dat moment niet meer van toepassing.

1.3 Inwerkingtreding

1. De ‘Nota parkeernormen Bergen op Zoom 2025’ treden in werking op de eerste dag na de dagtekening van het Gemeenteblad waarin dit besluit wordt geplaatst en vervangen de beleidsregel ‘Parkeernormering Bergen op Zoom 2015’.
2. Een aanvraag voor een omgevingsvergunning, die is ingediend vóór de inwerkingtreding van dit besluit, wordt afgedaan op grond van de tot de inwerkingtreding van dit besluit geldende regels.
3. Deze beleidsregeling wordt aangehaald als: ‘Nota Parkeernormen Bergen op Zoom 2025’.
4. De relevante NEN-normen en CROW-publicaties liggen samen met deze beleidsregels ter inzage bij de gemeente.

[1] *https://www.planviewer.nl/imro/files/NL.IMRO.0748.BP0236-0301/t_NL.IMRO.0748.BP0236-0301.html*

1.4 Overgangsregeling

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

- Initiatieven waarvoor het college van B&W vóór de datum van inwerkingtreding van deze beleidsregels 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 maximaal 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)omgevingsplan waarvan het college vóór de datum van inwerkingtreding van deze beleidsregels heeft ingestemd met terinzagelegging. In deze gevallen gelden de parkeernormen zoals opgenomen in het voorontwerp-omgevingsplan.
- 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.

1.5 Leeswijzer

In deze beleidsregels is vastgelegd hoe binnen de gemeente Bergen op Zoom wordt omgegaan met auto- en fietsparkeren.

- In hoofdstuk twee staat de uitvoering van de parkeerverplichting centraal. Hier wordt ingegaan op de berekening van de parkeerverplichting en hoe hieraan kan worden voldaan. Tevens wordt ingegaan op eventuele afwijkingen in de parkeerverplichting.
- Hoofdstuk drie bevat de parkeernormen voor auto, voor zowel wonen als werken.
- In hoofdstuk vier wordt ingegaan op de parkeernormen voor de fiets.
- Hoofdstuk vijf bevat de verschillende definities die in dit document worden gebruikt.

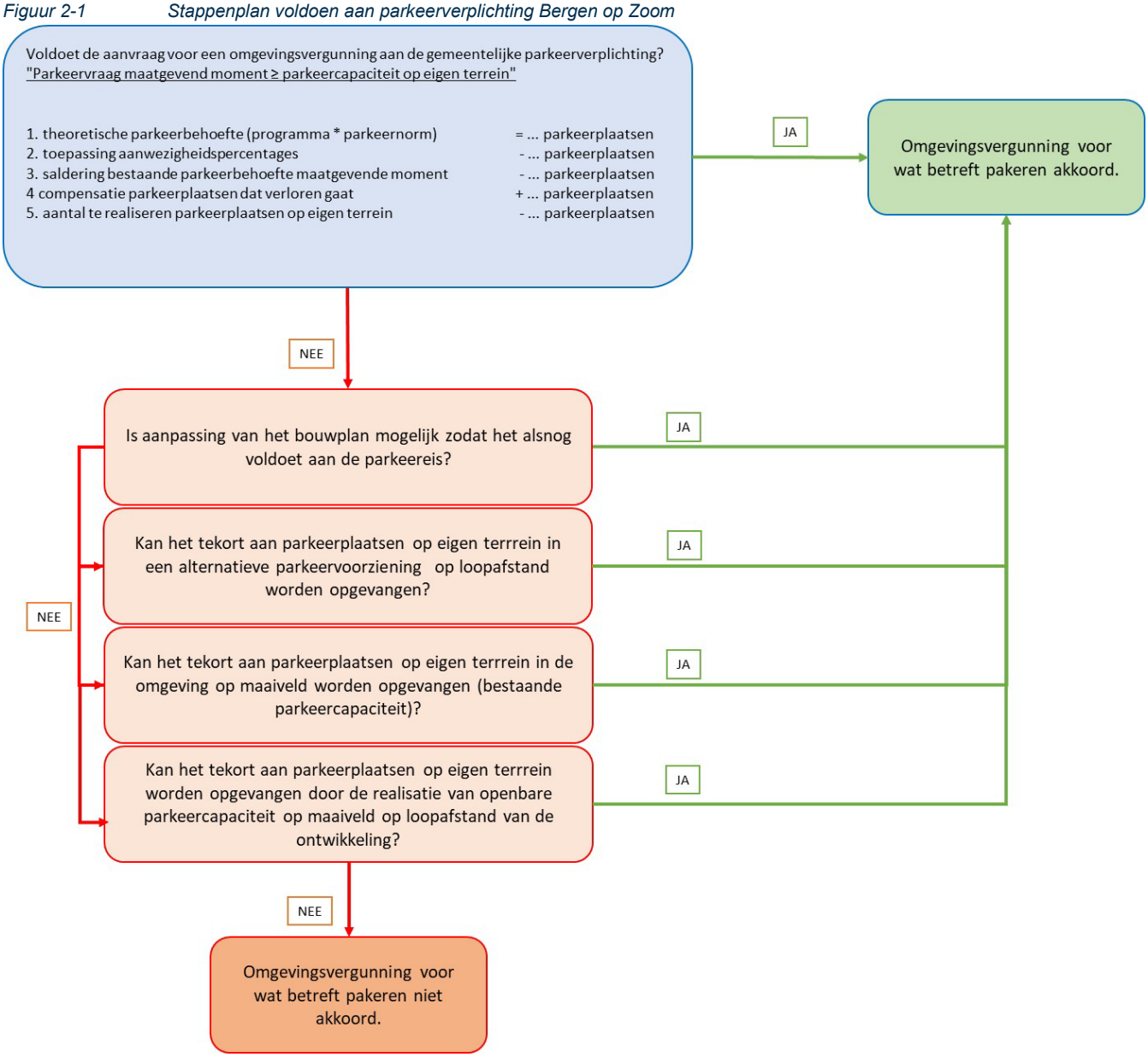
2 Uitvoering parkeerverplichting

2.1 Stappenplan

Bij een aanvraag voor een omgevingsvergunning toetst de gemeente Bergen op Zoom de parkeerverplichting aan onderstaand stappenplan. Een aanvraag dient alle onderdelen van het Stappenplan te behandelen.

1. Middels een parkeerbalans moet inzichtelijk worden gemaakt hoeveel parkeerplaatsen er nodig zijn voor de beoogde ontwikkeling. De bepaling van het aantal parkeerplaatsen vindt plaats aan de hand van in de beleidsregels opgenomen parkeernormen (zie o.a. hoofdstuk 3).
    a. Voor functies die niet staan vermeld in de beleidsregels dient te worden uitgegaan van CROW-parkeerkencijfers 2024 (publicatie 744) of een opvolger daarvan en de systematiek zoals beschreven in deze beleidsregels.
    b. Wanneer bij een functie geen parkeernorm is opgenomen, dan wordt gekeken of voor de betreffende functie de parkeernorm van het meest vergelijkbare gebied kan worden gebruikt of voor de betreffende functie een parkeernorm van een vergelijkbare functie kan worden gebruikt.
    c. Als dit niet mogelijk is, dan dient de aanvrager, op basis van ervaringen bij vergelijkbare ontwikkelingen, aan te tonen welke parkeernorm toepasbaar is. De gemeente beoordeelt de onderbouwing en bepaalt of deze toereikend is.
2. Bij verbouwplannen, functiewijzigingen mag bij de berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen rekening worden gehouden met de parkeerbehoefte van de bestaande situatie. Dit betekent dat in het geval van verbouw en/of functiewijziging ook de parkeerbehoefte van een eventueel bestaande, te vervallen, functie wordt bepaald op basis van de parkeernormen en aanwezigheidspercentages (zie paragraaf 2.2.3) opgenomen in deze beleidsregels. De parkeerbehoefte van de laatst vergunde / legale situatie(s) mag vervolgens worden afgetrokken van de parkeerbehoefte van de nieuwe functie. De berekening van het aantal parkeerplaatsen vindt op dezelfde wijze plaats als bij punt 1.
3. Gaan er door het plan al bestaande parkeerplaatsen (al dan niet op eigen terrein) verloren? Zo ja, dan dienen deze op eigen terrein te worden gecompenseerd. Dit geldt ook voor parkeerplaatsen in de openbare ruimte die verloren gaan ten gevolge van de realisatie van bijvoorbeeld een inrit-constructie.
4. Het aantal benodigde parkeerplaatsen minus de eventueel huidige parkeerbehoefte van de bestaande situatie, plus het aantal parkeerplaatsen dat verloren gaat, geeft aan hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn voor het plan.
5. Worden er voldoende parkeerplaatsen aangelegd op eigen terrein? Zo ja, dan kunt u de aanvraag indienen. Als een aanvraag voor een omgevingsvergunning voorziet in voldoende parkeercapaciteit, dan wordt een positief advies afgegeven. Bij ontwikkelingen waar ook de openbare ruimte wordt mee ontwikkeld (zoals bijvoorbeeld een woonwijk), is het mogelijk om het gehele plangebied tijdelijk te zien als eigen terrein. In dit geval mogen dus ook nieuw aan te leggen openbare parkeerplaatsen op maaiveld in de parkeerbalans mee worden genomen als parkeercapaciteit op eigen terrein.
6. Wanneer er geen fysieke mogelijkheden zijn om de parkeerverplichting op eigen terrein te realiseren, dan is het mogelijk om i) bestaande parkeercapaciteit op loopafstand te gebruiken (zie paragraaf 2.3.2) of ii) nieuwe parkeercapaciteit in de openbare ruimte te realiseren (zie paragraaf 2.3.3). Als hiermee wordt voorzien in voldoende parkeercapaciteit, dan wordt een positief advies afgegeven. De initiatiefnemer dient hierbij altijd te onderbouwen waarom niet kan worden voldaan aan de parkeerverplichting.
7. Als een plan niet voorziet in realisatie van voldoende parkeercapaciteit, dan wordt in principe een negatief parkeeradvies voor de aanvraag omgevingsvergunning afgegeven - op basis van het niet kunnen voldoen aan de parkeerplaatsverplichting voor het betreffende bouwplan.
8. Slechts in “zeer bijzondere omstandigheden” kan door het College van B&W worden afgeweken van de parkeerverplichting (zie paragraaf 2.3.4).

Figuur 2-1 Stappenplan voldoen aan parkeerverplichting Bergen op Zoom



2.2 Berekening parkeerverplichting

Het bepalen van de parkeerplaatsverplichting en de invulling daarvan vindt plaats op basis van onderstaande stappen. Er wordt hierbij onderscheid gemaakt tussen enerzijds nieuwbouwplannen en anderzijds functiewijzigingen en verbouwplannen

- Bij nieuwbouw en sloop-nieuwbouw wordt de volledige parkeerplaatsverplichting berekend aan de hand van de systematiek zoals beschreven in dit hoofdstuk. De *parkeerverplichting* dient volledig op eigen terrein te worden gefaciliteerd.
- Bij verbouwplannen, functiewijzigingen of uitbreidingsplannen (inclusief optoppen en woningsplitsing) wordt het aantal aantoonbaar toewijsbare parkeerplaatsen van de oude functie, met de bestaande bestemming in mindering gebracht op de nieuwe parkeerplaatsverplichting (zoals berekend aan de hand van de parkeernormentabel van hoofdstuk 3). Dit levert een *aanvullende parkeerverplichting* op. De aanvrager dient ten behoeve van de berekening aan te leveren uit welke functies en bijbehorende oppervlakten het plan is opgebouwd. Bij een uitbreiding van een locatie wordt alleen de uitbreiding getoetst.

Bij uitbreiding van bebouwing en/of bij een functieverandering is het niet vereist om een eventueel bestaand tekort aan parkeerplaatsen van de bestaande functie te compenseren. Het bepalen van de parkeerplaatsverplichting en de invulling van deze verplichting vindt plaats op basis van onderstaande stappen.

BELEIDSREGEL 1: Bij een functiewijziging of uitbreiding van een gebouw hoeft alleen te worden voorzien in de extra parkeerbehoefte als gevolg van de ontwikkeling.

BELEIDSREGEL 2: De parkeerverplichting bij verbouwplannen en functiewijzigingen wordt bepaald door de parkeervraag van de laatst toegestane situatie af te trekken van de parkeervraag van de nieuwe functie (salderen), tenzij sprake is van leegstand langer dan 12 maanden. Bij leegstand langer dan 12 maanden mag de oude parkeervraag niet worden gesaldeerd.

2.2.1 Gebiedstypologie gemeente Bergen op Zoom

Welke parkeernormen voor een gebied gelden is onder andere afhankelijk van de *stedelijkheidsgraad*. De stedelijkheidsgraad wordt bepaald op basis van de omgevingsadressendichtheid (aantal adressen per km²), kortweg OAD van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). 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. Daarnaast kan een onderscheid worden gemaakt naar de stedelijke zone (centrum, schil, rest bebouwde kom en buitengebied) van een gemeente.

De gemeente Bergen op Zoom valt qua omgevingsdichtheid als geheel in de categorie ‘sterk stedelijk’ (AOD 1.917 per km2].[2] Niet elk gebied heeft echter deze stedelijkheidsgraad. Daarom is onderstaande verdeling in stedelijkheidsgraad van toepassing, gebaseerd op de OAD van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS)[3]:

- het centrum van de kern Bergen op Zoom (AOD 2.862/km2) valt in de categorie ‘zeer sterk stedelijk’,
- de bebouwde kom van de wijken Bergen op Zoom-Noord (AOD 1.781/km2) en Bergen op Zoom-Oost (AOD 2.030/km2) vallen in de categorie ‘sterk stedelijk’,
- de bebouwde kom van de wijk Bergen op Zoom West (AOD 1.335/km2) valt in de categorie ‘matig stedelijk’,
- de bebouwde kom van Halsteren (AOD 966/km2) valt in de categorie ‘weinig stedelijk’,
- de bebouwde kom van Lepelstraat (AOD 966/km2), Klutsdorp (AOD 122/km2), Heimolen (AOD 60/km2) en het buitengebied vallen in de categorie ‘niet stedelijk’.

[2] *Bron: StatLine - Gebieden in Nederland 2024*
[3] *Bron: StatLine - Kerncijfers wijken en buurten 2023*

De hoogte van de parkeernorm wordt ook bepaald door te kijken naar de *stedelijke zone* van een gebied. De gemeente 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.

- Het kernwinkelgebied van de kern Bergen op Zoom (zie figuur 2-3) typeert zich met name door functies die gericht zijn op het funshoppen 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. In dit voetgangersgebied zijn geen openbare parkeerplaatsen op straat.
- Het centrumgebied van de kern Bergen op Zoom betreft het historische centrum rondom het kernwinkelgebied. Dit is zijn oudste delen van de stad, met historische gebouwen en een rijke historie. De nabijheid van winkels, voorzieningen en het treinstation zorgen samen met de beperkte parkeercapaciteit voor een lager autobezit dan gemiddeld in de gemeente.
- De omgeving van Plein 13 wordt getransformeerd tot een levendige wijk, waarbij de huidige parkeerplaats en kantoorpanden plaatsmaken voor woningen en een groene, aantrekkelijke omgeving. De ontwikkeling is gericht op het creëren van een 15-minutenstad, waarbij bewoners alles wat ze nodig hebben (o.a. de binnenstad en treinstation) binnen handbereik hebben. Dit gebied krijgt een hoog-stedelijk karakter met bijbehorende parkeernormen. Dit gebied is daarom een aparte zone, waarbij net als het centrumgebied wordt uitgegaan van de categorie “centrum”.
- Het schilgebied is direct gelegen rondom het centrumgebied van de kern Bergen op Zoom. Hier vindt met name de verkeersontsluiting van het centrum plaats richting andere gebieden in de gemeente en daarbuiten (richting uitvalswegen). De ruimtelijke kenmerken zijn met name woningen al dan niet in combinatie met bedrijven, kantoren (al dan niet aan huis) en beperkt winkels. Hier ligt vaak wel een directe relatie met het centrum. Het schilgebied bevat onder andere het Havenkwartier, de Vestingsgronden, de omgeving van het treinstation en het gebied ten zuiden van Plein 13.
- De overige delen binnen de bebouwde kom van de kern Bergen op Zoom vallen in de stedelijk zone “rest bebouwde kom”. Het aanbod en de kwaliteit van andere vervoerswijzen dan de auto zijn hier lager dan in het centrum of de schil. Daarom is de parkeervraag van een functie vaak ook hoger.
- De kernen Halsteren en Lepelstraat en buurtschappen Klutsdorp en Heimolen 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 samen de overige delen van de kern Bergen op Zoom qua stedelijke zone in “rest bebouwde kom”.
- 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.

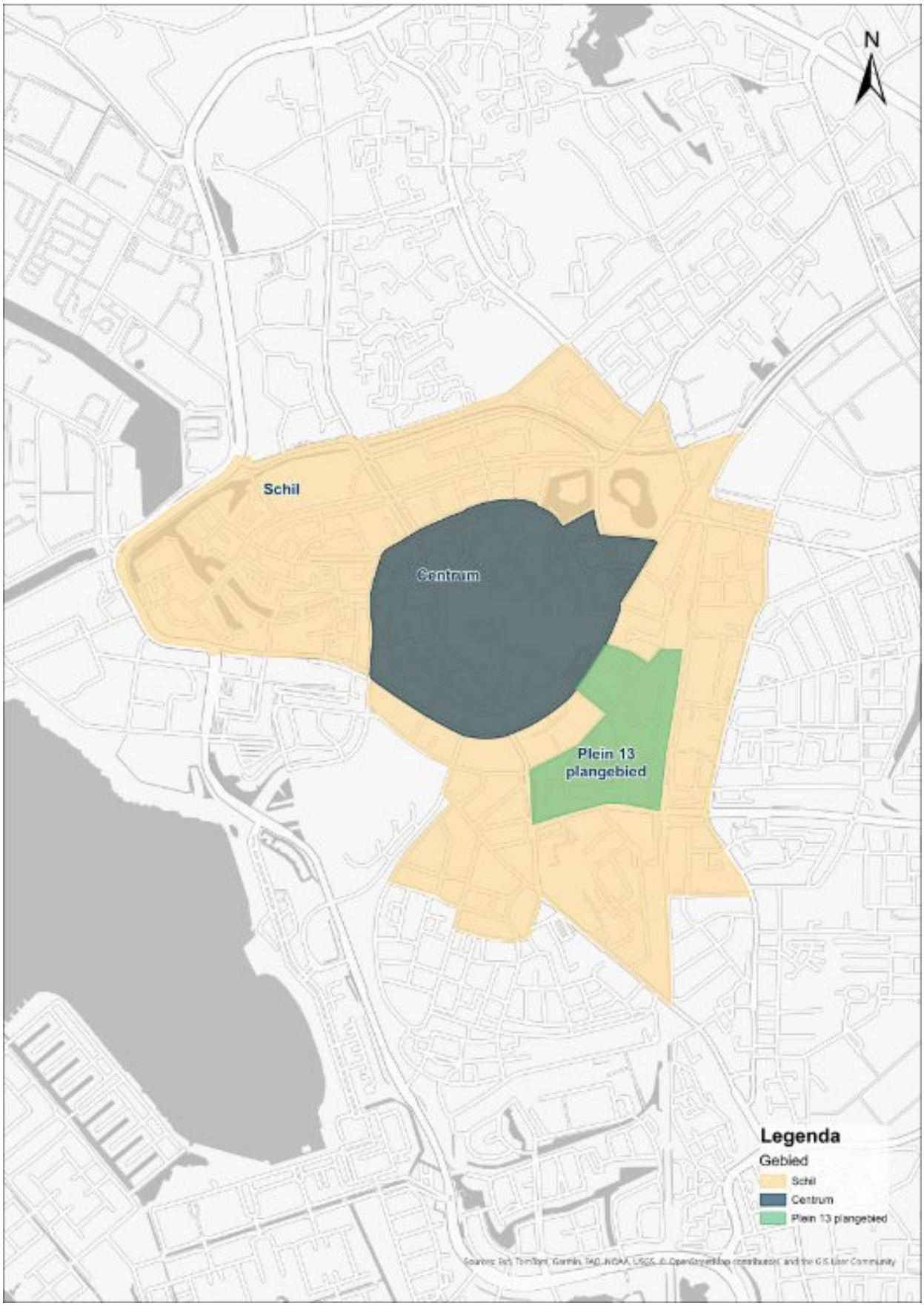
BELEIDSREGEL 3: Bij het bepalen van de parkeerverplichting wordt gebruik gemaakt van de zone-indeling zoals weergegeven in tabel 1 en figuur 2.

In onderstaande tabel zijn bovenstaande afwegingen overzichtelijk op een rij gezet. In hoofdstuk 3 zijn voor ieder gebied aparte parkeernormen opgenomen.

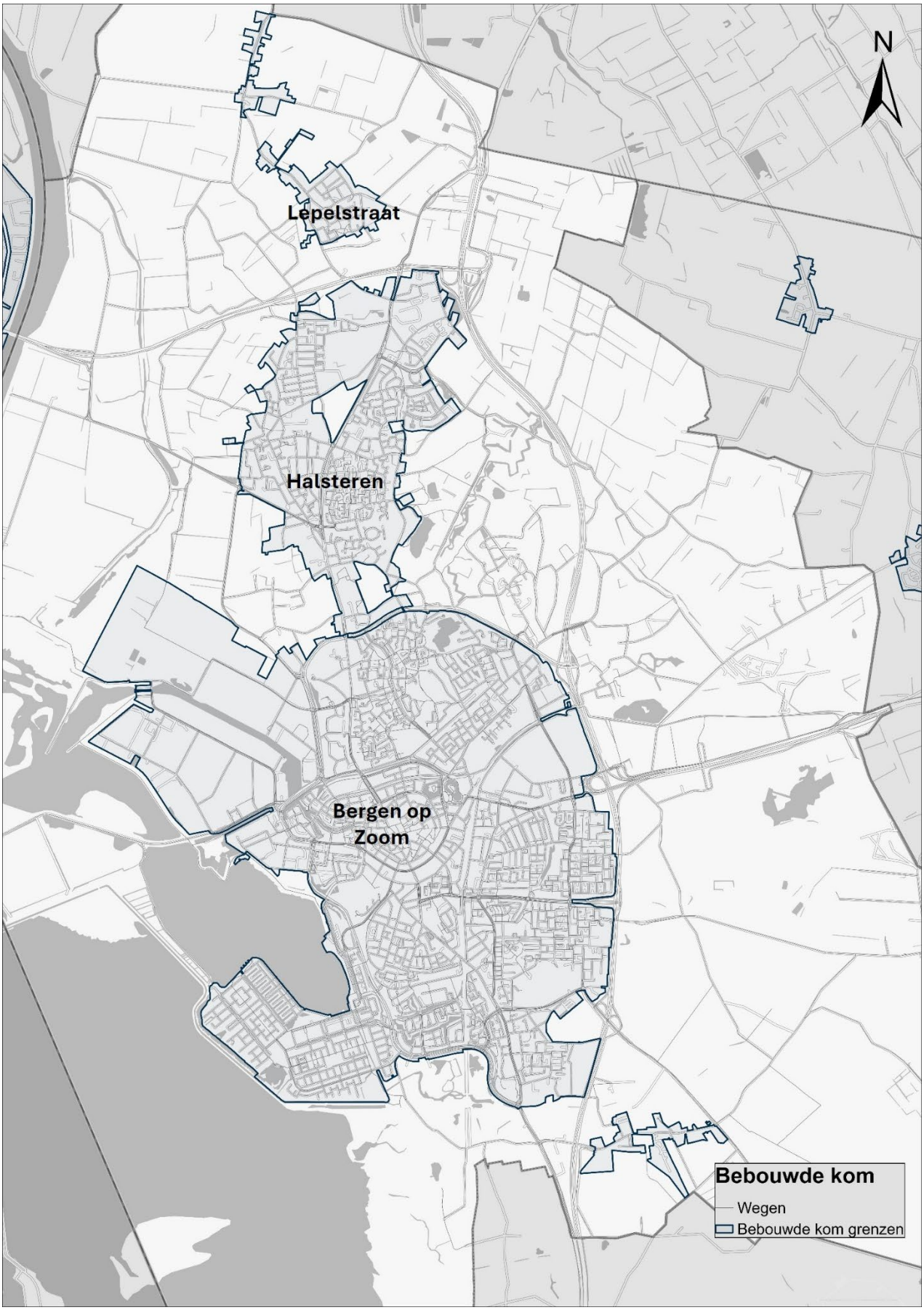
	Stedelijkheidsgraad	Stedelijke zone
Bergen op Zoom centrumgebied	Zeer sterk stedelijk	Centrum
Bergen op Zoom omgeving Plein 13	Zeer sterk stedelijk	Centrum
Bergen op Zoom schil rond centrum	Sterk stedelijk	Schil
Bergen op Zoom rest bebouwde kom	Sterk stedelijk	Rest bebouwde kom
Bebouwde kom Halsteren	Weinig stedelijk	Rest bebouwde kom
Bebouwde kom Lepelstraat, Kluitsdorp en Heimolen.	Niet stedelijk	Rest bebouwde kom
Buitengebied	Niet stedelijk	Buitengebied

Tabel 2-1 Overzicht stedelijkheidsgraad en stedelijke zones

De gebiedsindeling is weergegeven in onderstaande kaarten. Hierbij geldt dat als komende jaren de bebouwde kom van een kern wordt verplaats hier rekening mee moet worden gehouden. Voor onderstaande kaart geldt dat beide kanten van een straat altijd het hetzelfde gebied vallen. Oftewel, beide kanten van de Van Dedemstraat vallen in het centrum en beide kanten van de Kastanjelaan maken onderdeel uit van de schil.



Figuur 2-2 Gebiedsindeling parkeernormen kern Bergen op Zoom



Figuur 2-3 Bebouwde komgrenzen gemeente Bergen op Zoom

2.2.2 Toepassing parkeernormen auto

De in deze nota opgenomen parkeernormen zijn afgeleid van de CROW-parkeerkencijfers 2024 (publicatie 744). De basis voor de parkeernormen is het gemiddelde van de kencijfers van het CROW per functie. Dit komt voort uit het huidig autobezit[4], onze ambitie om duurzame mobiliteitsvormen te stimuleren (zie de nota mobiliteit) en om efficiënt om te gaan met de beschikbare ruimte.

De gemeente werkt met ‘vaste parkeernormen’ (zonder bandbreedte). Dit biedt duidelijkheid voor alle betrokkenen. Bij de realisatie van nieuwe functies is het belangrijk om te voorzien in voldoende parkeerplaatsen. Het is mogelijk dat de wens bestaat om meer parkeerplaatsen te realiseren dan volgens de parkeernormen zijn toegestaan. Het kan hierbij bijvoorbeeld gaan om nieuwbouwprojecten waarbij de parkeergarage onder het gebouw iets meer parkeerplaatsen kan bevatten dan volgens de parkeernorm is benodigd (optimalisatie). Het in het kader van optimalisatie realiseren van meer parkeerplaatsen is toegestaan, het realiseren van minder parkeerplaatsen dan de parkeerverplichting niet.

BELEIDSREGEL 4: Bij het bepalen van de parkeerverplichting wordt gebruik gemaakt van de parkeernormen zoals opgenomen in hoofdstuk 3. Voor functies die niet zijn opgenomen dient gebruik te worden gemaakt van het gemiddelde van de kencijfers zoals beschreven in publicatie 744 van het CROW ‘Parkeerkencijfers – basis voor parkeernormering’ en tabel 1.

Parkeernormen zijn overigens niet bedoeld om parkeervraagstukken in bestaande (woon)omgevingen, zoals bijvoorbeeld het onderbouwen van een theoretisch tekort aan parkeerplaatsen en/of een hoge parkeerdruk te verklaren. De reden hiervoor is dat de bestaande (woon)omgevingen ontwikkeld en gerealiseerd zijn op basis van oudere parkeernormen en een historisch mobiliteitsbeeld. Voor deze parkeervraagstukken is maatwerk vereist en dient op basis van metingen (parkeeronderzoek) bekeken te worden welke mogelijkheden er zijn.

[4] Het gemiddeld autobezit in Bergen op Zoom lag op 1 januari 2023 op 1,0 personenauto's per huishouden. Dit komt overeen met het gemiddeld autobezit in Nederland.

2.2.3 Aanwezigheidspercentage dubbelgebruik

Als binnen een ontwikkeling verschillende functies worden gerealiseerd, dan kan bij de parkeerverplichting rekening worden gehouden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Bij meerdere functies kan er namelijk sprake zijn van een verschillend patroon van tijden waarop gebruikers (inwoners, bezoekers, werknemers) aanwezig zijn. Zo is de parkeerdruk bij woningen bijvoorbeeld vooral ‘s avonds en ’s nachts hoog. Overdag ligt de aanwezigheid lager, omdat een deel van de inwoners 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. Door dubbelgebruik kan de parkeerverplichting naar beneden worden bijgesteld.

Voorwaarde is dat de initiatiefnemer dit onderbouwt met een parkeerbalans. In een parkeerbalans wordt de parkeerbehoefte voor verschillende dagdelen berekend. De parkeernormen worden gebruikt om de parkeerbehoefte te berekenen. Hiervoor wordt de omvang van de functie vermenigvuldigd met de parkeernorm. Uitgangspunt hierbij is toetsing aan de hoofdfunctie. Eventuele ondergeschikte functies, zoals een kantoor of opslagruimte worden niet afzonderlijk getoetst. In gevallen waar een ondergeschikte functie aantoonbaar geen directe relatie met de hoofdfunctie heeft (zoals een grote opslag ten behoeve van andere vestigingen in de regio) en deze functie meer dan 50% van het totaal aantal BVO inneemt, dient voor dit deel de parkeernorm van de hoofdfunctie exclusief het bezoekersdeel te worden gehanteerd.

Ook binnen een pand kan sprake zijn van meerdere functies, zoals:

- Detailhandel die qua oppervlakte en qua functie ondergeschikt is aan de hoofdactiviteit van een niet-detailhandelsbedrijf of -voorziening (bijvoorbeeld een los verkooppunt bij een bierbrouwerij);
- Ondergeschikte of ondersteunende horeca, waarbij duidelijk herkenbaar is wat de hoofdactiviteit is die op het perceel plaatsvindt (bijvoorbeeld een bierbrouwerij) en het verstrekken van eten en drinken in een aparte ruimte alleen plaatsvindt als beperkt en ondergeschikt onderdeel van de hoofdactiviteit. Het gaat hierbij nadrukkelijk niet om bijvoorbeeld een koffiecorner in bijvoorbeeld een kledingzaak.

In deze gevallen wordt de parkeerbehoefte van beide functies apart berekend,

Onderstaande tabel geeft het percentage gebruikte parkeerplaatsen weer bij een bepaalde functie op een bepaald moment; het zogenaamde ‘aanwezigheidspercentage’. De tabel moet als volgt worden gelezen. Als er bij de functie ‘woningen bewoners’ normatief 100 parkeerplaatsen moeten worden aangelegd, zijn er op een werkdag-middag 60 in gebruik; op een werkdag avond 90 et cetera. Voor functies die niet vermeld staan in onderstaande tabel dient een zo goed mogelijke inschatting te worden gemaakt van de aanwezigheid op basis van een vergelijkbare functie (horeca bijvoorbeeld op basis van bioscoop), of worden uitgegaan van (door de initiatiefnemer aan te leveren) ervaringscijfers van een vergelijkbaar project elders in het land.

	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koop-avond[1]	Vrijdag middag	Vrijdag avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Woningen bewoners	60%	60%	90%	100%	80%	70%	70%	75%	80%	75%
Woningen bezoekers	40%	50%	75%	0%	70%	60%	100%	100%	100%	90%
Kantoor/bedrijf	100%	100%	5%	0%	5%	60%	0%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	100%	5%	0% [2]	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	60%	60%	100%	0% [3]	60%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	60%	70%	100%	0% [3]	0% [4]
Supermarkt	50%	60%	40%	0%	80%	80%	80%	100%	40%	60%
Sport binnen	50%	50%	100%	0%	100%	40%	100%	100%	100%	75%
Sport buiten	25%	25%	50%	0%	50%	25%	50%	100%	25%	100%
Bioscoop/theater/ podium	5%	40%	50%	0%	50%	40%	100%	40%	100%	40%
Sociaal medisch	100%	100%	10%	0%	10%	75%	0%	0%	0%	0%
Verpleeghuis	100%	100%	50%	25%	50%	100%	50%	100%	100%	100%
Ziekenhuis patiënt/ bezoeker	100%	100%	40%	5%	40%	100%	40%	40%	40%	40%
Ziekenhuismedewerker	100%	100%	40%	10%	40%	100%	40%	20%	20%	20%
Restaurant [5]	30%	40%	80%	0%	80%	60%	90%	70%	100%	40%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	100%	0%	100%	0%	0%	0%

Tabel 2-2 Aanwezigheidspercentages t.b.v. dubbelgebruik (bron: CROW-publicatie 744).

Toelichting verwijzingen in bovenstaande tabel:

1. *In het centrum van de kern Bergen op Zoom is vrijdagavond de koopavond, waarbij veel winkels open zijn tot 21.00 uur. In de overige kernen is geen koopavond – deze kolom is daar niet van toepassing.*
2. *Indien op zaterdag open moet uit worden gegaan van 100%.*
3. *Indien 's avonds open moet uit worden gegaan van 70%.*
4. *Bij koopzondag moet uit worden gegaan van 100%.*
5. *Hier is sprake van richtgetallen. Maatwerk is bij de verschillende typen restaurants noodzakelijk.*

Bovenstaande percentages worden toegepast wanneer *minimaal twee functies* gebruik kunnen maken van dezelfde parkeervoorziening op eigen terrein, of wanneer gebruik wordt gemaakt van openbare parkeercapaciteit (zoals parkeerplaatsen op straat). Hierbij gaat het om de mate waarin een parkeervoorziening afwisselend door bewoners, werknemers of de bezoekers van kantoren, bedrijven, winkels en andere commerciële voorzieningen kunnen worden gebruikt. Deze uitwisselbaarheid van parkeerplaatsen zorgt ervoor dat de openbare ruimte efficiënt wordt benut. Bewoners en hun bezoek zijn in deze geen verschillende functies; hier is geen dubbelgebruik mogelijk zonder aanvullende functies.

2.3 Voldoen aan de parkeerverplichting

Een parkeerbalans laat zien hoeveel parkeerplaatsen op basis van de parkeernormen en met saldering bij een nieuwe ontwikkeling nodig zijn.

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.

Indien er één of minder parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd, dan hoeft men geen parkeerplaatsen te realiseren. De visie hierbij is dat ontwikkelaars moeten voldoen aan de parkeernorm en dat de mogelijkheid wordt geboden om de omgeving hierbij te betrekken. Voor bouwplannen met een zeer kleine verkeersaantrekkende werking (bijvoorbeeld bij de aanbouw van een serre) hoeft geen ontheffing te worden verleend. De grenswaarde is 1,0 parkeerplaatsen, dus bij 1,4 parkeerplaats is geen automatische vrijstelling mogelijk.

2.3.1 De basis: voldoende parkeercapaciteit eigen terrein

Een initiatiefnemer van een plan is verantwoordelijk voor het realiseren van voldoende parkeerruimte. Voor iedere nieuwe ontwikkeling geldt dat het geen parkeerproblemen mag veroorzaken in de omgeving. Dit betekent dat de initiatiefnemer ervoor zorgdraagt dat er voldoende parkeerruimte ten behoeve van de ontwikkeling wordt gerealiseerd. Dit dient op eigen terrein te worden opgelost.

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 en de vigerende bestemming.”

BELEIDSREGEL 5: Het realiseren van parkeerplaatsen bij ontwikkelingen moet op eigen terrein plaatsvinden, tenzij de aanvrager aantoont dat dit ruimtelijk, bouw- of verkeerstechnisch niet haalbaar is.

BELEIDSREGEL 6: De in hoofdstuk 3 opgenomen parkeernormen zijn opgebouwd uit een gebruikers- en een bezoekersdeel. Het bezoekersdeel is relevant als de parkeervoorziening van een functie op eigen terrein wordt gerealiseerd en niet openbaar toegankelijk is. Het bezoekersdeel dient namelijk altijd openbaar toegankelijk te zijn.

De op eigen terrein te realiseren parkeervoorzieningen dienen te voldoen aan de maatvoering zoals beschreven het ASVV (Aanbevelingen voor Stedelijke Verkeer Voorzieningen) voor parkeerplaatsen op maaiveld en de NEN 2443 voor parkeerterreinen en parkeergarages . Er geldt daarbij voor parkeren op straat dat:

- voor langsparkeren minimaal 2,30x6,00 meter moet worden aangehouden;
- voor een haaks parkeervak (parkeerhoek 90 graden) minimaal 2,5x5,13 meter moet worden aangehouden;
- voor een dubbele parkeerplaats bij een woning rekening moet worden gehouden met een minimale breedte 4,50x5,00 meter;
- een haaks of diagonaalparkeervak dat direct naast een verticaal obstakel ligt, zoals een muur, heg, paaltje of pilaar, met 15 cm wordt verbreed

Iedere parkeerplaats moet direct bereikbaar zijn vanaf de openbare weg (het mag dus niet zo zijn dat je over een andere parkeerplaats moet rijden om op de openbare weg te kunnen komen). Dit geldt echter niet voor zover het parkeerplaatsen op eigen terrein bij een grondgebonden woning betreft.

Bij ruimtelijke ontwikkelingen waar ook de openbare ruimte wordt mee ontwikkeld (zoals bijvoorbeeld een woonwijk), is het mogelijk om het gehele plangebied tijdelijk te zien als eigen terrein. In dit geval mogen dus ook nieuw aan te leggen openbare parkeerplaatsen op maaiveld in de parkeerbalans mee worden genomen als parkeercapaciteit op eigen terrein.

Bij het niet kunnen voldoen aan de parkeerplaatsverplichting op eigen terrein (ruimtelijk, bouw- of verkeerstechnisch) dient de aanvrager dit bij de aanvraag van de omgevingsvergunning aan te tonen. Deze inspanningsverplichting betekent het aantonen dat het fysiek aanleggen van parkeerplaatsen op maaiveld in geen enkele vorm mogelijk is zonder dat dit het functioneren belemmert.

2.3.2 Afwijken: gebruik bestaande parkeercapaciteit op loopafstand

Een initiatief mag niet leiden tot (toename van) een parkeertekort in de openbare ruimte en dient daarom in beginsel op eigen terrein in parkeren te voorzien. Dit geldt zowel voor woonfuncties als voor niet-woonfuncties. Het kan echter voorkomen dat het ruimtelijk, bouw- of verkeerstechnisch niet haalbaar is om de gehele parkeerverplichting/vraag op eigen terrein te voorzien. Indien de initiatiefnemer dit naar oordeel van de gemeente voldoende heeft aangetoond, moet eerst worden gezocht naar alternatieven.

Alternatieve parkeerruimte kan bijvoorbeeld gevonden worden in buurtstallingen, garages of privéstallingen in de directe nabijheid. Bij de aanvraag van een omgevingsvergunning dient middels een huurovereenkomst voor de periode van minimaal 5-jaar of een koopovereenkomst te worden aangetoond dat de betreffende parkeervoorzieningen ook daadwerkelijk voor een langere periode beschikbaar is.

Als er geen alternatieve parkeermogelijkheden zijn dan is parkeren in de openbare ruimte mogelijk (parkeerterrein, op straat) om een deel van de parkeervraag op te vangen. In deze situatie krijgt de initiatiefnemer geen exclusief gebruiks- of eigendomsrecht. Als er bijvoorbeeld in de omgeving parkeerplaatsen voorhanden zijn die ooit zijn aangelegd voor een doel of functie die niet meer bestaat of als er sprake is van overcapaciteit aan parkeerruimte, is te onderzoeken of deze ruimte mag worden meegeteld bij de parkeerverplichting voor het initiatief. Dit is alleen mogelijk als de parkeerdruk in de openbare ruimte op het maatgevende moment, met toevoeging van de ontwikkeling, onder 85% blijft (in de Nota Mobiliteit is voor woonwijken een gemiddelde parkeerdruk van 90% als grens opgenomen voor het nemen van maatregelen in het betreffende gebied).

Of deze ruimte er is, dient te blijken uit een door de initiatiefnemer aan te leveren representatief parkeeronderzoek. Een representatief onderzoek betreft een door een objectieve partij (bij voorkeur een verkeerskundig adviesbureau) uitgevoerde parkeerdrukmeting op verschillende momenten, dagen en tijden (buiten vakantieperiode) en zeker voor de tijdstippen waarop aanspraak gedaan gaat worden door de nieuwe ontwikkeling op de parkeercapaciteit (bijvoorbeeld een doordeweekse middag, avond, nacht en zaterdagavond).

Als binnen 5 jaar ruimtelijke ontwikkelingen worden verwacht, die de bezettingsgraad van het betreffende gebied beïnvloeden, moet daarmee ook rekening worden gehouden. Dit betreft bestuurlijk vastgestelde plannen zoals het opheffen van openbare parkeercapaciteit, functieveranderingen of nieuwbouw waarbij de parkeerbehoefte niet volledig op eigen terrein wordt opgelost, De wijze van onderzoek moet vooraf met de gemeente worden afgestemd. De bezettingsgraad van de openbare parkeerplaatsen in de omgeving wordt door de gemeente getoetst bij het verzoek om afwijking van (een deel van) de parkeerverplichting.

Wat een acceptabele loopafstand is, wordt beoordeeld bij de aanvraag omgevingsvergunning en is afhankelijk van de functie en haar gebruikers, 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 onderstaande tabel. Deze afstanden gelden voor de kortste looproute over de openbare weg van ingang van het pand tot aan de parkeerplaats of ingang van de parkeervoorziening.

Functie	Acceptabele loopafstand
Vanaf geparkeerde auto naar woning	Ca. 300 meter voor binnenstad Bergen op Zoom Ca. 200 meter voor overige woonwijken Voor bezoekers: ca. 250 meter
Vanaf geparkeerde auto naar supermarkt	Ca. 175 meter
Vanaf geparkeerde auto naar stadscentrum/winkelgebied	Ca. 400 meter
Vanaf geparkeerde auto naar werklocatie	Ca. 500 meter
Vanaf geparkeerde auto naar schoollocatie	Ca. 200 meter voor ouders+leerlingen Ca. 500 meter voor personeel
Vanaf geparkeerde auto naar horeca	Ca. 300 meter
Vanaf geparkeerde auto naar huisarts/fysio/apotheek	Ca. 175 meter
Vanaf geparkeerde auto naar ziekenhuis	Ca. 225 meter
Vanaf geparkeerde auto naar bioscoop/theater	Ca. 350 meter
Vanaf geparkeerde auto naar sportlocatie binnen	Ca. 200 meter
Vanaf geparkeerde auto naar sportlocatie buiten	Ca. 200 meter

Tabel 2-3 Richtlijn loopafstanden (op basis van CROW Publicatie 744)

Bij ruimtelijke ontwikkelingen met een deels autoluwe inrichting, waarbij bewoners in collectieve parkeervoorzieningen aan de rand van de betreffende wijk moeten parkeren, wordt per plan bekeken of de gehanteerde loopafstand acceptabel is. Hierbij kan maatwerk in de vorm van langere loopafstanden worden geleverd.

2.3.3 Afwijken: realiseren nieuwe parkeercapaciteit openbare ruimte

De ingediende parkeerbalans wordt door de gemeente gecontroleerd, zowel op de juiste toepasbaarheid van de parkeernormen en aanwezigheidspercentages, als op de afwijkingsgronden van parkeren op eigen terrein. Wanneer de mogelijkheid niet aanwezig is om de parkeerverplichting geheel op eigen terrein of met bestaande openbare parkeerplaatsen op straat op te vangen, dan kan worden onderzocht of er mogelijkheden zijn om extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte aan te leggen door middel van kleinschalige aanpassingen. Het gaat hierbij dus niet om de aanleg van een compleet nieuwe parkeervoorziening.

Bij het bepalen van een eventuele locatie moet rekening gehouden worden met:

- de loopafstanden zoals geformuleerd in bovenstaande tabel,
- de kwaliteit van de omgeving.

De aanleg van extra parkeerplaatsen mag niet ten koste gaan van de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid van de omgeving. Er dient altijd een integrale afweging gemaakt te worden met bijvoorbeeld het ruimtelijk- en groenbeleid en de Gemeentelijke Omgevingsvisie 2035.

Het college van B&W gaat alleen akkoord met deze mogelijkheid op basis van de volgende criteria:

- De parkeerplaats kan ruimtelijk, bouw- of verkeerstechnisch worden aangelegd. Maatgevend hierbij is onder andere de verkeersveiligheid en eventuele 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 volledig gefinancierd door de initiatiefnemer. Dit zal door een (realisatie)overeenkomst tussen de gemeente en de aanvrager moeten worden geregeld. De parkeerplaatsen zijn openbaar – er geldt dus geen alleenrecht voor de initiatiefnemer.

2.3.4 Afwijken: afwijkingsbevoegdheid College van B&W

Als een aanvraag voor een omgevingsvergunning voorziet in voldoende parkeercapaciteit, dan wordt een positief advies afgegeven.

Wanneer er geen fysieke mogelijkheden zijn om de parkeerverplichting op eigen terrein te realiseren of op acceptabele loopafstand in een bestaande parkeervoorzieningen of in de openbare ruimte op te vangen, dan wordt een negatief parkeeradvies voor de aanvraag omgevingsvergunning afgegeven - op basis van het niet kunnen voldoen aan de parkeerplaatsverplichting voor het betreffende bouwplan.

De bevoegdheid om af te wijken van het omgevingsplan kan alleen door het college van B&W worden toegepast. De bevoegdheid om af te wijken van de verplichting om parkeerplaatsen aan te leggen wordt alleen toegepast in “zeer” bijzondere gevallen. Terughoudend gebruik van deze bevoegdheid is geboden. Er dient altijd een zorgvuldige motivering te worden opgesteld, waarin de aantoonbare bijzondere omstandigheden en overwegende bezwaren uiteen worden gezet en waarom de afwijkingsbevoegdheid dan wordt toegepast.

Van het afwijken van de parkeerplaatsverplichting kan sprake zijn bij:

1. Maatwerk: de afwijking moet worden onderbouwd aan de hand van specifieke kenmerken van de locatie, functie of doelgroep van het project (zwaarwegend maatschappelijk belang).
2. Locatie: er moet sprake zijn van een locatie waar het feitelijk onmogelijk is om geheel of gedeeltelijk aan de parkeerverplichting te voldoen of waar het in alle redelijkheid onwenselijk is om geheel of gedeeltelijk te voldoen aan de parkeerverplichting.

3 Parkeernormen auto

De toe te passen parkeernormen zijn per functie onderverdeeld naar de in hoofdstuk 2 opgenomen gebiedstypen (zie tabel 1). Voor de categorieën anders dan Wonen en Werken zijn geen parkeernormen opgenomen. Voor functies die niet staan vermeld in onderstaande tabellen dient te worden uitgegaan van de meest recente CROW-kengetallen (*CROW-publicatie 744* of een opvolger daarvan) en de systematiek zoals beschreven in voorgaand hoofdstuk.

In CROW-publicatie 744 staat een paar keer de afkorting 'n.v.t.'. Dit betekent dat het CROW voor de betreffende functie en gebied geen parkeerkencijfer heeft. Wanneer bij een functie 'n.v.t.' staat en een parkeernorm toch nodig is bij een ontwikkeling, dan wordt gekeken of voor de betreffende functie de parkeernorm van het meest vergelijkbare gebied kan worden gebruikt of voor de betreffende functie een parkeernorm van een vergelijkbare functie kan worden gebruikt. Als dit niet mogelijk is, dan dient de aanvrager, op basis van ervaringen bij vergelijkbare ontwikkelingen, aan te tonen welke parkeernorm toepasbaar. De gemeente beoordeelt de onderbouwing en bepaalt of deze toereikend is.

Bijzonderheid: één parkeernorm voor het kernwinkelgebied.

Het kernwinkelgebied van de kern Bergen op Zoom typeert zich door functies die gericht zijn op het funshoppen (winkelen) en verblijven (toerisme, horeca, wonen) 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).

Voor het kernwinkelgebied wordt de parkeervraag voor alle bezoekersaantrekkende ruimtelijke functies (met uitzondering van woonfuncties) daarom berekend middels een algemene parkeernorm voor binnenstadsfuncties van 3,4 parkeerplaats per 100 m2 bvo . 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.

Bijzonderheid: splitsing en verkamering bestaande woningen kernwinkelgebied

Het splitsen van een zelfstandige woonruimte in meerdere zelfstandige woningen mag geen onevenredig grote negatieve invloed hebben op het verkeer en de parkeerdruk in de omgeving van de betreffende woning.

Onder een zelfstandige woonruimte wordt verstaan een woonruimte, met een eigen toegang / adres, die door één huishouden kan worden bewoond zonder dat het huishouden daarbij afhankelijk is van één of meer wezenlijke voorzieningen (zoals toiletruimte, badruimte en keuken) buiten die woonruimte, dan wel een standplaats voor een woonwagen. Is er geen sprake van een zelfstandige woonruimte, dan wordt er gesproken over kamerverhuur.

Voor het kernwinkelgebied geldt dat bij woningsplitsing of verkamering geen parkeervergunningen en/of parkeerabonnementen worden uitgegeven aan de nieuwe huisnummers. Dit leidt immers tot een ongewenst verhoging van de parkeerdruk in het gebied. Er geldt voor woningsplitsing in het kernwinkelgebied daarom geen parkeereis.



Figuur 3-1 Overzicht voetgangersgebied centrum Bergen op Zoom

3.1 Hoofdfunctie wonen

Voor wonen wordt uitgegaan van onderstaande typen woningen. Er is hierbij gekozen om aan te sluiten op de type woningen en de kengetallen zoals gehanteerd door het CROW in publicatie 744. Onderstaande parkeernormen zijn exclusief de veronderstelde benodigde parkeerruimte voor bezoekers (zie toelichting hieronder).

Bijzonderheid: beroep aan huis.

In woongebieden wordt de woonfunctie soms gecombineerd met een werkfunctie. Hierbij kan worden gedacht aan een aan huis verbonden beroep zoals accountant of bedrijvigheid aan huis zoals bijvoorbeeld kapper of pedicure. Bij beroep aan huis gaat het altijd om bedrijven zonder personeel.

Omdat er geen personeel is, is de verwachte parkeerdruk laag. Daarbij komt dat deze bedrijven vaak in een woonwijk liggen en hun parkeerdruk overdag hebben. In woonwijken is op werkdagen overdag over het algemeen voldoende parkeerruimte. Het realiseren van extra parkeercapaciteit op eigen terrein is in de meeste gevallen ook niet mogelijk.

Voor gevallen, die onder de noemen ‘beroep aan huis’ geldt daarom geen aanvullende parkeerverplichting.

Bijzonderheid: een autoluw complex in gereguleerd gebied

Een initiatiefnemer mag in gereguleerd parkeergebied voor complexen met appartementen (al dan niet met één of meerdere commerciële functies) afwijken van de vastgestelde parkeernorm, onder voorwaarde dat de (toekomstige) gebruikers (=bewoners en ondernemers) niet worden gefaciliteerd in de openbare ruimte of in de openbare parkeergarages. Iedereen die ervoor kiest om in het betreffende complex te gaan wonen of werken weet van tevoren dat er geen parkeervergunning / parkeerabonnement beschikbaar is. Een autovrij complex in gereguleerd parkeergebied zorgt hiermee niet voor een hogere parkeerdruk, ongewenst zoekverkeer of onnodige automobiliteit in de omgeving van de ontwikkeling. Deze afwijkingsmogelijkheid geldt nadrukkelijk niet voor het bezoekersdeel van de parkeernorm van woningen en niet-woonfuncties.

De ontwikkeling dient, om overloop te voorkomen, op voldoende loopafstand van de grens van het gereguleerd parkeergebied te liggen. Hiermee wordt overlast in de omgeving voorkomen. Als grens geldt een minimale loopafstand zoals opgenomen in tabel 3 - gemeten van de voordeur tot aan de dichtstbij gelegen openbare parkeerplaats zonder vorm van parkeerregulering.

De initiatiefnemer van een autovrij complex dient zich bewust te zijn dat (geheel of gedeeltelijk) wordt gebouwd voor een doelgroep zonder auto. Bij aanvraag van de omgevingsvergunning dient derhalve de marktpotentie en de wijze waarop hierover met de toekomstige doelgroep wordt gecommuniceerd door de ontwikkelaar worden aangetoond. Dit om misverstanden achteraf te voorkomen.

Alle informatie over parkeerregulering in Bergen op Zoom is hier te vinden: Locaties parkeerautomaten & parkeertarieven - Parkeren Bergen op Zoom.

Bijzonderheid: verkoop (sociale) huurwoningen

Voor (sociale) huurwoningen gelden lagere parkeernormen dan voor koopwoningen. Als (sociale) huurwoningen worden verkocht, dan wordt dat vanuit deze beleidsregels als transformatie gezien. Dit betekent dat moet worden onderzocht of de aanvullende parkeervraag die dit zich met zich meebrengt overeenkomstig de stappen zoals beschreven in deze beleidsregels op eigen terrein, op afstand of in de openbare ruimte kan worden gefaciliteerd.

Gebied (zie tabel 1)	Bergen op Zoom centrumgebied en omgeving Plein 13	Bergen op Zoom schil rond centrum	Bergen op Zoom rest bebouwde kom	Bebouwde kom Halsteren	Bebouwde kom Lepelstraat, Klutsdorp en Heimolen	Buitengebied
Koop, huis, vrijstaand	1,2	1,5	1,8	2,0	2,0	2,1
Koop, huis, twee-onder-een-kap	1,1	1,4	1,7	1,9	1,9	1,9
Koop, huis, tussen/hoek	1,0	1,3	1,5	1,8	1,8	1,8
Koop, appartement, >100 m² bvo	1,0	1,3	1,6	1,8	1,8	1,8
Koop, appartement, 75 - 100m² bvo	0,9	1,1	1,2	1,4	1,4	1,4
Koop, appartement, <75m² bvo	0,8	1,0	1,2	1,3	1,3	1,3
Huur, huis, vrije sector	0,8	1,1	1,2	1,4	1,4	1,4
Huur, huis, sociale huur	0,6	0,8	1,0	1,1	1,1	1,1
Huur, appartement, vrije sector, >100 m² bvo	0,8	1,1	1,2	1,4	1,4	1,4
Huur, appartement, vrije sector, 75 - 100 m² bvo	0,5	0,7	0,9	1,0	1,0	1,0
Huur, appartement, vrije sector, <75 m² bvo	0,4	0,6	0,8	0,9	0,9	0,9
Huur, appartement, sociale huur, >100 m² bvo	0,6	0,7	0,9	1,0	1,0	1,0
Huur, appartement, sociale huur, 75 - 100 m² bvo	0,4	0,6	0,8	0,9	0,9	0,9
Huur, appartement, sociale huur, <75 m² bvo	0,4	0,5	0,7	0,8	0,8	0,8
Huur, appartement, vrije sector of sociale huur <30 m² bvo	0,2	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5

Kamerverhuur, studenten, niet zelfstandig (per kamer)	0,0	0,0	0,1	0,3	0,3	0,4
Aanleunwoning, serviceflat	0,1	0,8	0,8	0,9	0,9	0,9
Kleine eenpersoonswoning	n.v.t.	n.v.t.	0,4	0,4	0,4	0,4

Tabel 3-1 Parkeernormen woningen (per woning / appartement)

Aandachtspunten en definities:

- De parkeernormen zijn exclusief de veronderstelde benodigde parkeerruimte voor bezoekers. Het aantal bezoekersparkeerplaatsen moet dus worden opgeteld bij het aantal bewonersparkeerplaatsen voor de totale parkeervraag. In de gemeente wordt uitgegaan van de onderstaande bezoekersnormen:
    - Centrum en schil kern Bergen op Zoom 0,10 pp/woning
    - Rest bebouwde kom 0.15 pp/woning
    - Buitengebied 0,30 pp/woning
- De parkeerplaatsen voor zover deze voorzien in de parkeerbehoefte van bezoekers (het aandeel bezoekers in bovenstaande tabel) moeten altijd toegankelijk en beschikbaar zijn voor bezoekers. Het is hierbij niet noodzakelijk (en soms niet mogelijk) dat de parkeercapaciteit voor bezoekers in de openbare ruimte gebied worden gerealiseerd. Dit kan ook op eigen terrein mits toegankelijk voor bezoek.
- Prijscategorieën wonen Bergen op zoom: sociale huur ≤ € 879,66 euro per maand (prijspeil 2025). Dit bedrag wordt jaarlijks landelijk geactualiseerd.
- Appartement: een appartement is een woning in een groter gebouw (zoals een flat) of een woning met één woonlaag die is ontstaan na een woningsplitsing.
- Kleine eenpersoonswoning: een zelfstandige (koop- of huur-) woning (een studio of tiny house) met een eigen adres en een vloeroppervlak van maximaal 50 vierkante meter BVO.
- Aanleunwoning, serviceflat: zelfstandige woning met beperkte zorgvoorzieningen).

3.2 Hoofdfunctie werken

Onderstaande parkeernormen zijn inclusief de veronderstelde benodigde parkeerruimte voor bezoekers.

Gebied (zie tabel 1)	per	Bergen op Zoom centrumgebied en omgeving Plein 13	Bergen op Zoom schil rond centrum	Bergen op Zoom rest bebouwde kom	Bebouwde kom Halsteren	Bebouwde kom Lepelstraat, Klutsdorp en Heimolen	Buitengebied	Aandeel bezoek
Kantoor zonder baliefunctie	100m2 BVO	0,9	1,6	1,7	2,6	2,6	2,6	5%
Commerciële dienstverlening	100m2 BVO	1,2	1,9	2,3	3,6	3,6	3,6	20%
Bedrijf arbeidsintensief / bezoekersextensief	100m2 BVO	1,3	1,8	2,2	2,4	2,4	2,4	5%
Bedrijf arbeidsextensief / bezoekersextensief	100m2 BVO	0,6	0,8	1,0	1,1	1,1	1,1	5%
Bedrijfsverzamelgebouw	100m2 BVO	0,9	1,4	1,6	2,0	2,0	2,0	5%
Opslagruimte(particulier)	Vestiging	n.v.t.	n.v.t.	10,0	10,0	10,0	10,0	-

Tabel 3-2 Parkeernormen werken (per 100m2 BVO / vestiging)

Aandachtspunten en definities:

- Kantoor zonder baliefunctie: Bijvoorbeeld administratief en zakelijk.
- Commerciële dienstverlening: Bijvoorbeeld kantoren met een baliefunctie
- Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief: Bijvoorbeeld industrie, laboratorium of een werkplaats (relatief veel werknemers en relatief weinig bezoekers).
- Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief: Bijvoorbeeld loods, opslag of transportbedrijf (relatief weinig werknemers en relatief weinig bezoekers).
- Bedrijfsverzamelgebouw: Een gebouw dat dient om verschillende bedrijven en kantoren in te huisvesten.
- Opslagruimte: Een gebouw opgedeeld in kleinere individuele opslageenheden. Ook wel opslagbox genoemd.

4 Parkeernormen fiets

Naast de noodzaak om bij ruimtelijke voorzieningen op eigen terrein te voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor auto´s, is het belangrijk om ook te voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor fietsen; zowel voor bewoners als voor bezoekers.

Met het stellen van fietsparkeernormen wil de gemeente Bergen op Zoom het fietsgebruik faciliteren en stimuleren. Het voorzien in kwalitatief hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen draagt hieraan bij. De reden om de fiets te nemen in plaats van de auto is namelijk mede afhankelijk van de kwaliteit, bruikbaarheid en functionaliteit van de fietsparkeervoorzieningen bij de plaats van bestemming. Daarnaast wil de gemeente voorkomen dat de kwaliteit van de openbare ruimte afneemt door het niet kunnen stallen van de fiets. Daarom eisen we dat de fietsenstallingsvoorziening van nieuwe ontwikkelingen, net als bij autoparkeren, altijd op eigen terrein wordt opgelost. De fietsparkeernormen worden middels een aanpassing van het Parapluplan Parkeren en Standplaatsen van toepassing verklaard op het hele grondgebied van Bergen op Zoom. Als tussentijds bij een ontwikkeling moet worden afgeweken van het omgevingsplan, dan moet worden voldaan aan onderstaande beleidsregels.

4.1 Gemeenschappelijke inpandige fietsenberging bij een woongebouw

Het Besluit Bouwwerken Leefomgeving (artikel 4.171) verplicht bij nieuwbouwwoningen een afsluitbare bergruimte om fietsen of scootmobielen beschermd tegen weer en wind te kunnen opbergen.

In dit artikel wordt toegelicht hoe een gemeenschappelijke inpandige fietsenstalling -al dan niet in combinatie met een inpandige berging- zodanig kan worden ingericht dat dit door de gemeente Bergen als Zoom als gelijkwaardig aan een individuele fietsenberging conform het Besluit Bouwwerken Leefomgeving wordt beschouwd. Een aantal aspecten is hierbij van belang: het aantal fietsplekken per woning, de eisen aan de inpandige berging in de woning, de bereikbaarheid en het beheer van de gemeenschappelijke fietsenberging.

BELEIDSREGEL 7: Bij appartementencomplexen wordt een gemeenschappelijke fietsenberging in combinatie met een inpandige berging als gelijkwaardig aan een individuele fietsenberging conform het Besluit Bouwwerken Leefomgeving beschouwd, als wordt voldaan aan de eisen beschreven in paragraaf 4.1.

Bij niet-gemeenschappelijke woningen (o.a. vrijstaand en rijtjeswoningen) is deze regeling niet van toepassing. Daar wordt worden voldaan aan het BBL.

4.1.1 Fietsparkeernormen bij een gemeenschappelijke berging

Het aantal fietsparkeerplekken per woning moet voldoen aan het onderstaande schema. Het schema heeft alleen betrekking op de eigen plekken, niet op de bezoekersplekken.

Het is toegestaan om dubbellaags fietsenrekken toe te passen (=2 lagen, etagestalling met uitschuifgoot). Er dienen echter wel altijd twee plekken per woning in een laag (= maaiveld) rek beschikbaar te zijn. De enige uitzondering hierop betreft studentenwoningen en woningen kleiner dan <50m2 (waaronder de kleine eenkamerwoningen); hier is een 1-op-1 verhouding tussen plekken in een laag en plekken in een hoog rek toegestaan.

Gebruiksoppervlakte woning (m2)	Aantal plekken in fietsenrek	Benodigde interne berging
< 50 m2	2	n.v.t.
>50 - 75 m2	3	2,7 m²
>75-100 m2	4	2,7 m²
>100 m2	5	2,7 m²
>125 m2	6	2,7 m²

Tabel 4-1 Aantal fietsplekken per woning bij toepassing gemeenschappelijke berging

Aangezien de toelichting van het Besluit Bouwwerken Leefomgeving stelt dat een fietsenberging ook bedoeld is voor het opbergen van spullen, moet er bij woningen groter dan 50m2 een berging van 2,7 m² in de woning te worden gerealiseerd.

Deze tabel betreft alleen fietsparkeervoorzieningen voor bewoners. Voor bezoek dient daarnaast rekening te worden 0,5 fietsparkeervoorzieningen per woning). Dit kan in een inpandige berging of op maaiveld worden gerealiseerd.

4.1.2 Bereikbaarheid gemeenschappelijke fietsenbergen

Fietsenbergingen worden bij nieuwbouw doorgaans inpandig gerealiseerd, waarbij men lange gangen en meerdere deuren door moet om deze te bereiken. De slechte bereikbaarheid van deze bergingen is vaak reden voor bewoners om hun fietsen buiten (op straat) te parkeren. De bereikbaarheid van de inpandige stalling is daarom een voorwaarde voor het toestaan van de gemeenschappelijke fietsenberging. De inrichting van de fietsenstalling moet bovendien overzichtelijke en sociaal- en verkeersveilig zijn. Dit moet door de initiatiefnemer worden aangetoond.

De bereikbaarheid is een samenspel van een aantal factoren. Bij een bouwplan waarbij men aanspraak wil maken op deze gelijkwaardigheid dient bij de aanvraag van een omgevingsvergunning daarom een onderbouwing te worden gevoegd ten aanzien van de bereikbaarheid. Onderstaande aspecten dienen hierbij in ieder geval aan de orde te komen:

- de ingang van de fietsenstalling ligt op een logische plek, die niet uitnodigt om de fiets toch op maaiveld neer te zetten,
- de berging is bereikbaar via 1 deur,
- er zitten elektronische sloten op de deuren naar de fietsenberging,
- de berging is idealiter gelegen op maaiveld niveau als er toch hoogteverschil is, dan wordt dit sowieso overbrugd door een hellingbaan. Een trap met goot volstaat niet. Op basis van het Besluit bouwwerken leefomgeving (en voorheen het Bouwbesluit) is omwille van de bruikbaarheid een maximaal stijgingspercentage van 1:20 vereist, waarbij de stijgende delen niet meer dan 1m tegelijk mogen overbruggen. Er moet worden voldaan aan artikel 4.30 en 4.31 van het BBL.
- De gangpaden in de stalling zijn minimaal 2100 mm breed en een hoofdgang is minimaal 3000 mm breed, zowel voor fiets als scooter,
- alle woningen moeten vanuit de fietsenstalling gemakkelijk en op een logische manier te bereiken zijn, met een loopafstand van maximaal 30 meter tot aan een toegang tot het wooncomplex.

Bij een gemeenschappelijke fietsenberging is een goed beheer van belang. De aanvrager moet aantonen dat:

- Privaatrechtelijk is vastgelegd dat ieder appartement het aantal plekken krijgt toegewezen conform bovenstaande tabel,
- er afspraken over gebruik en beheer in het huishoudelijke reglement worden opgenomen.

4.2 Fietsparkeernormen niet-woonfuncties

Voor niet-woonfuncties is geen verplichting opgenomen in het BBL. Met het stellen van fietsparkeernormen wil de gemeente Bergen op Zoom het fietsparkeren bij niet-woonfuncties faciliteren en stimuleren. Het voorzien in kwalitatief hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen draagt hieraan bij. De reden om de fiets te nemen in plaats van de auto is namelijk mede afhankelijk van de kwaliteit, bruikbaarheid en functionaliteit van de fietsparkeervoorzieningen bij de plaats van bestemming. Daarnaast wil de gemeente voorkomen dat de kwaliteit van de openbare ruimte afneemt door het niet kunnen stallen van de fiets. Daarom eisen we dat de fietsenstallingsvoorziening op eigen terrein wordt opgelost.

Bij het niet kunnen voldoen aan de fietsparkeerplaatsverplichting op eigen terrein (ruimtelijk, bouw- of verkeerstechnisch) dient de aanvrager dit bij de aanvraag van de omgevingsvergunning aan te tonen. Deze inspanningsverplichting betekent het aantonen dat het fysiek aanleggen van stallingscapaciteit voor fietsen in geen enkele vorm mogelijk is zonder dat dit de toegankelijkheid en/of de kwaliteit van de openbare ruimte belemmert.

Het te realiseren aantal fietsparkeerplaatsen kan op een andere locatie worden gerealiseerd indien sprake is van een ontwikkellocatie waarbij de openbare ruimte wordt mee ontwikkeld en het ruimtelijk, bouw- of verkeerstechnisch onmogelijk is om geheel of gedeeltelijk aan de fietsparkeerverplichting te voldoen. De fietsparkeerverplichting kan dan op acceptabele loopafstand van de ontwikkeling en in openbaar toegankelijk gebied alsnog worden gerealiseerd. Hierbij houden we rekening met de karakteristieken van de wijk. Bij afwijking van het realiseren van fietsparkeervoorzieningen op eigen terrein wordt als eis gesteld dat geen hinder voor voetgangers en voertuigen wordt gecreëerd en dat de fietsparkeervoorzieningen logisch worden ingericht voor de gebruiker.

BELEIDSREGEL 8. Bij het bepalen van de behoefte aan fietsparkeerplaatsen bij nieuwbouw, verbouw of functiewijzigingen wordt uitgegaan van de fietsparkeernormen zoals opgenomen in tabel 1 en figuur 2. De fietsparkeernormen zijn bepalend voor het minimaal aantal te realiseren fietsparkeerplaatsen. Er mogen dus altijd meer fietsparkeerplaatsen worden aangelegd dan de parkeernorm voorschrijft.

De toe te passen parkeernormen zijn per functie onderverdeeld naar de in hoofdstuk 2 opgenomen gebiedstypen (zie tabel 2).

In onderstaande tabellen staat een paar keer de afkorting ‘n.v.t.’. Dit betekent dat het CROW voor de betreffende functie en gebied geen fietsparkeerkencijfer heeft. Wanneer bij een functie ‘n.v.t.’ staat en een parkeernorm toch nodig is bij een ontwikkeling, dan wordt gekeken of voor de betreffende functie de parkeernorm van het meest vergelijkbare gebied kan worden gebruikt of voor de betreffende functie een parkeernorm van een vergelijkbare functie kan worden gebruikt. Als dit niet mogelijk is, dan dient de aanvrager, op basis van ervaringen bij vergelijkbare ontwikkelingen, aan te tonen welke parkeernorm toepasbaar. De gemeente beoordeelt de onderbouwing en bepaalt of deze toereikend is.

Gebied (zie tabel 1)	Per	Bergen op Zoom centrumgebied en omgeving Plein 13	Bergen op Zoom schil rond centrum	Bergen op Zoom rest bebouwde kom	Bebouwde kom Halsteren	Bebouwde kom Lepelstraat, Klutsdorp en Heimolen	Buitengebied
Kantoor zonder baliefunctie	100m2 BVO	2,6	1,2	1,1	0,8	0,8	0,6
Commerciële dienstverlening	100m2 BVO	4,2	2,1	1,4	1,1	1,0	0,8
Bedrijf arbeidsintensief / bezoekersextensief	100m2 BVO	2,9	1,1	0,9	0,7	0,7	0,7
Bedrijf arbeidsextensief / bezoekersextensief	100m2 BVO	1,3	0,5	0,4	0,3	0,3	0,3
Bedrijfsverzamelgebouw	100m2 BVO	2,4	0,9	0,8	0,6	0,6	0,5
Opslagruimte(particulier)	Vestiging	n.v.t.	n.v.t.	6,0	6,0	6,0	6,0

Tabel 4-2 Fietsparkeernormen kantoren en bedrijven

Gebied (zie tabel 1)	Per	Bergen op Zoom centrumgebied en omgeving Plein 13	Bergen op Zoom schil rond centrum	Bergen op Zoom rest bebouwde kom	Bebouwde kom Halsteren	Bebouwde kom Lepelstraat, Klutsdorp en Heimolen	Buitengebied
Kinderdagverblijf (crèche)	100 m2 BVO	1,0	1,0	0,8	0,8	0,8	0,8
Basisonderwijs	per leslokaal	10,3	11,5	11,5	11,5	11,5	11,5
Middelbare school (vmbo, havo; vwo)	per 100 leerlingen	80,0	80,0	80,0	80,0	80,0	80,0
ROC, MBO	per 100 leerlingen	48,0	48,0	48,0	48,0	48,0	48,0

Tabel 4-3 Fietsparkeernormen onderwijsvoorzieningen

Gebied (zie tabel 1)	Per	Bergen op Zoom centrumgebied en omgeving Plein 13	Bergen op Zoom schil rond centrum	Bergen op Zoom rest bebouwde kom	Bebouwde kom Halsteren	Bebouwde kom Lepelstraat, Klutsdorp en Heimolen	Buitengebied
Buurtsupermarkt	100m2 BVO	4,3	2,7	2,1	1,4	1,1	n.v.t.
Full-service supermarkt	100m2 BVO	5,4	4,1	3,5	2,3	1,8	n.v.t.
Grote supermarkt (XL)	100m2 BVO	5,4	4,1	3,5	2,3	1,8	n.v.t.
Bouwmarkt	100m2 BVO	n.v.t.	0,3	0,4	0,3	0,3	0,3
Tuincentrum (inclusief buitenruimte)	100m2 BVO	n.v.t.	0,5	0,4	0,3	0,3	0,3
Groencentrum (inclusief buitenruimte)	100m2 BVO	n.v.t.	0,5	0,4	0,3	0,3	0,3

Tabel 4-4 Fietsparkeernormen winkelen en boodschappen

4.2.1 Bepalen van de fietsparkeerverplichting niet-woonprogramma

De fietsparkeernorm wordt gebruikt om het aantal te realiseren fietsparkeerplaatsen te berekenen bij nieuwe ontwikkelingen, de fietsparkeerverplichting. Hiervoor wordt de omvang van de functie vermenigvuldigd met de fietsparkeernorm. De uitkomst hiervan wordt naar boven afgerond. Bij de fietsparkeernormen is, in tegenstelling tot parkeernormen voor auto's, geen apart deel voor bezoekers opgenomen.

Bij nieuwbouwplannen wordt enkel naar de behoefte van de nieuwe functie gekeken op basis van het programma en de ligging in stad. Bij verbouwplannen worden de nieuwe en oude fietsparkeerverplichting gesaldeerd. De fietsparkeerverplichting van de oude functie wordt hierbij afgetrokken van de fietsparkeerbehoefte van de nieuwe functie.

BELEIDSREGEL 9: Bij het bepalen van de fietsparkeerverplichting wordt gebruik gemaakt van de zone-indeling zoals beschreven in tabel 1.

BELEIDSREGEL 10: De fietsparkeerverplichting voor niet-woonfuncties wordt bepaald door de parkeervraag van de oude functie af te trekken van de parkeervraag van de nieuwe functie (salderen), tenzij sprake is van leegstand langer dan 12 maanden. Bij leegstand langer dan 12 maanden mag de oude fietsparkeervraag niet worden gesaldeerd.

BELEIDSREGEL 11: Bij een bouwontwikkeling of functieverandering hoeft dus alleen te worden voorzien in de extra parkeerbehoefte. Het staat een initiatiefnemer altijd vrij om méér fietsparkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren dan de fietsparkeerverplichting.

BELEIDSREGEL 12: Bij het bepalen van de fietsparkeerverplichting van meerdere niet-woonfuncties wordt gebruik gemaakt van de aanwezigheidspercentages zoals opgenomen in tabel 2. Bij dubbelgebruik kan de fietsparkeerverplichting naar beneden worden bijgesteld, mits de initiatiefnemer dit onderbouwt met een fietsparkeerbalans.

BELEIDSREGEL 13: Parkeervoorzieningen voor fietsen bij niet-woonfuncties komen altijd op eigen terrein, al dan niet inpandig, tenzij dit ruimtelijk, bouw- of verkeerstechnisch niet mogelijk is.

Het te realiseren aantal fietsparkeerplaatsen kan worden teruggebracht als er sprake is van een locatie waar het feitelijk onmogelijk is om geheel of gedeeltelijk aan de fietsparkeerverplichting te voldoen. Als door de ontwikkelaar wordt aangetoond dat de realisatie van fietsparkeervoorzieningen op eigen terrein ruimtelijk, omgevingsplan-, bouw- of verkeerstechnisch of soortgelijks niet mogelijk is, dan is parkeren in de openbare ruimte mogelijk. Indien de initiatiefnemer dit naar oordeel van de gemeente voldoende heeft aangetoond, dan worden gezocht naar alternatieven. Zo kan bijvoorbeeld worden onderzocht of er mogelijkheden zijn om extra fietsparkeervoorzieningen in de openbare ruimte aan te leggen waarmee aan de fietsparkeerverplichting kan worden voldaan. De kosten die gemoeid zijn met de aanleg van deze fietsparkeervoorzieningen worden volledig gefinancierd door de initiatiefnemer.

4.2.2 Vrijstelling van de fietsparkeerverplichting

Ontwikkelingen krijgen vrijstelling wanneer het een ontwikkeling betreft met een fietsparkeerverplichting van maximaal 5 fietsparkeerplaatsen. Het gaat hierbij veelal om kleine ontwikkelingen (uitbreidingen van bestaande situaties) met minimale impact op de openbare ruimte. Bijvoorbeeld een kleine uitbreiding van een kantoor of supermarkt.

4.2.3 Kwaliteit fietsvoorziening

Als fietsparkeerplaatsen op straat worden gerealiseerd, bijvoorbeeld rondom winkels, dan dient het uiterlijk en uitvoeringsvorm van de fietsvoorziening gelijk te zijn aan de gebruikte fietsvoorzieningen in de directe omgeving.

Fietsparkeervoorzieningen op eigen terrein, zoals bergingen bij woningen, dienen te voldoen aan de eisen zoals omschreven in de Leidraad Fietsparkeren (of opvolgers daarvan) van het CROW en fietsparkeur.nl.

Verder geldt dat fietsenstallingen van buiten toegankelijk zijn, logisch en overzichtelijk zijn ingedeeld, er vanuit de fietsenstalling naar de bijbehorende bestemming een logische, snelle en eenvoudige routing is (bij voorkeur binnendoor) en de sociaal veiligheid is gewaarborgd door een goede indeling en verlichting (bij voorkeur daglichttoetreding).

Daarnaast dienen inpandige fietsparkeervoorzieningen bij bijvoorbeeld kantoren en voorzieningen van buitenaf goed zichtbaar en herkenbaar te zijn vanaf de aanvoerroute en zoveel mogelijk aan te sluiten bij het ‘natuurlijke’ gedrag van de fietser om de fiets zo dicht mogelijk bij de bestemming te kunnen stallen. Om het los parkeren van fietsen op straat te voorkomen heeft een gelijkvloerse (centrale) fietsvoorziening de voorkeur boven een ongelijkvloerse fietsvoorziening.

4.2.4 Elektrische fiets, buitenmaatse fietsen en brommers/scooters

Het gebruik van de elektrische fiets, buitenmaatse fietsen (waaronder de bakfiets) en (elektrische) scooters en scootmobielen neemt toe. We stellen echter geen normen voor het percentage fietsklemmen dat bij een ontwikkeling moet voldoend aan elektrisch fietsgebruik, gebruik van buitenmaatse fietsen en scooters/brommers. Het is aan de ontwikkelende partij om een inschatting te maken van het aantal klemmen dat geschikt moet zijn voor elektrisch fietsgebruik, gebruik van bakfietsen en brommers/scooters. Hiermee behouden we flexibiliteit en kunnen we inspelen op de meest recente wensen en eisen. Bij functies waarbij men voor de bedrijfsvoering afhankelijk is van scooters, brommers en andere vervoersmiddelen (zoals afhalen en bezorgen) dient op eigen terrein voldoende ruimte aanwezig te zijn voor het stallen van de benodigde voertuigen.

5 Definities

- Acceptabele loopafstand: de kortste looproute over de openbare weg van ingang van het pand tot aan de parkeerplaats of ingang van de parkeervoorzieningen.
- Autoparkeernorm: een getal dat aangeeft hoeveel autoparkeerplaatsen voor een bepaalde functie nodig zijn.
- Bestaande functie: de laatst (legaal) vergunde situatie.
- Beroep aan huis: een dienstverlenend beroep dat in een woning, uitbouw of vrijstaand bijgebouw zelfstandig door de bewoner wordt uitgeoefend, waarbij de woning in overwegende mate haar woonfunctie behoudt.
- Bijzonder gemeentelijk belang: een project van grote betekenis voor de stad waarbij de leefbaarheid van de stad, het klimaat en werkgelegenheid een doelstelling is
- BVO / bruto vloeroppervlakte: de oppervlakte van één of meerdere ruimten van een vastgoedobject gemeten op vloerniveau langs de buitenomtrek overeenkomstig NEN 2580.
- CROW: onafhankelijk kennisinstituut op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte en verkeer en vervoer. CROW ontwikkelt onder andere kencijfers op het gebied van verkeersgeneratie en fietsparkeren.
- Dubbelgebruik: bij dubbelgebruik wordt dezelfde autoparkeerplaats gebruikt voor verschillende functies. De autoparkeerplaats moet dan altijd vrij toegankelijk zijn voor de gebruikers van deze functies. Volledig dubbelgebruik is alleen mogelijk als het maatgevende moment waarop de parkeerbehoefte het grootst is, niet samenvalt voor de verschillende functies.
- Eigen terrein: het bouwoppervlak waarop de ontwikkeling wordt gerealiseerd, daaronder begrepen het daarbij behorende terrein dat als parkeerterrein is bestemd.
- Fietsparkeerbalans: in een fietsparkeerbalans wordt de fietsparkeerverplichting berekend en onderbouwd of en in welke mate dubbelgebruik van fietsvoorzieningen door verschillende functies mogelijk is. Hierbij wordt op verschillende tijdsmomenten gekeken naar het gebruik door de verschillende functies.
- Fietsparkeerverplichting: het aantal na saldering te realiseren fietsparkeerplaatsen ten behoeve van een ontwikkeling.
- Fietsparkeernorm: een getal dat aangeeft hoeveel fietsparkeerplaatsen voor een bepaalde functie nodig zijn.
- Fietsparkeerplaats: de ruimte die nodig is om een gangbare fiets te kunnen stallen, conform Fietsparkeur.
- Fietsparkeur: toetsing en certificatie van fietsparkeersystemen op basis van eisen zoals te vinden op www.fietsparkeur.nl.
- Functieverandering: het veranderen van de gebruiksfunctie van een pand dat op grond van het geldende omgevingsplan / bestemmingsplan is toegestaan in een andere gebruiksfunctie. Dit betreft bijvoorbeeld het omvormen van een (leegstaand) pand zonder woonfunctie, zoals een kantoor of school, tot woningen.
- Gemiddelde parkeernorm: het gemiddelde van de minimale en maximale parkeerkencijfers per functie zoals opgenomen in CROW-publicatie 744 ‘Parkeerkencijfers - basis voor parkeernormering’ of de opvolger daarvan.
- Gereguleerd parkeergebied: een gebied waar een vorm van parkeerregulering is ingevoerd, zoals betaald parkeren, vergunninghoudersparkeren of een blauwe zone.
- Loopafstand: de maximaal acceptabele loopafstand zoals opgenomen in tabel 3.

- Maatgevende moment: het moment waarop de parkeerbehoefte van verschillende functies binnen een ontwikkeling het hoogst is.
- Nieuwbouw: realisatie van nieuwgebouwde constructies, zoals een nieuw huis, straat of wijk. Hieronder valt ook sloop-nieuwbouw waarbij een bestaande constructie volledig wordt afgebroken om plaats te maken voor een geheel nieuwe constructie.
- Omgevingsvergunning: de officiële toestemming van Gemeente Bergen op Zoom aan burgers, bedrijven en andere overheden om bepaalde activiteiten te verrichten in de fysieke leefomgeving.
- Openbare parkeercapaciteit: de voor alle parkeerders vanaf de openbare weg toegankelijke parkeercapaciteit.
- Openbare ruimte: openbaar toegankelijke ruimte bestaand uit straten, stegen, kaders, pleinen, kleine verblijfsplekken en openbare parkeergarages.
- Parkeerkencijfer: een op de praktijk gebaseerd cijfer van de verwachte parkeerbehoefte.
- Parkeernorm: het aantal auto-/ fietsparkeerplaatsen dat voor een functie gerealiseerd moet worden, uitgedrukt in een aantal auto-/ fietsparkeerplaatsen per eenheid, bijvoorbeeld een oppervlakte-eenheid.
- Parkeerplaats: de minimaal benodigde ruimte om een auto te parkeren conform NEN 2443 (parkeergarages en parkeerterreinen).
- Parkeerverplichting: het aantal na saldering te realiseren autoparkeerplaatsen ten behoeve van een ontwikkeling.
- Renovatie: het verbeteren, herstellen of vernieuwen van een bestaand complex of woning. Het omvat vaak het vervangen van verouderde componenten en het aanbrengen van esthetische veranderingen (moderniseren), waarbij bijvoorbeeld de omvang van en het aantal woningen niet veranderd.
- Salderen: het berekenen van de parkeerverplichting op basis van het verschil tussen de parkeervraag in de nieuwe situatie en de parkeervraag in de oude situatie (voor en na het realiseren van een ontwikkeling, rekening houdend met aanwezigheidspercentages van de oude en nieuwe functie.
- Sloop-nieuwbouw: het volledig afbreken (slopen) van een bestaand gebouw en op dezelfde plek een nieuw gebouw neerzetten. Het is dus geen renovatie, waarbij een deel van het oude gebouw behouden blijft, maar een volledige vervanging
- Sociale huur: woningen waar bij het aangaan van de huurovereenkomst de huur niet hoger is dan de sociale huurgrens. In 2025 ligt deze grens op €879,66 per maand.
- Voertuigen: alle gemotoriseerde voertuigen, behalve bromfietsen (inclusief snorfietsen), fietsen met trapondersteuning en gehandicaptenvoertuigen, bestemd om anders dan langs rails te worden voortbewogen.
- WVO: winkelvloeroppervlak