

Parapluherziening parkeren, gemeente Sluis

Beheersverordening

Ontwerp

adviseurs • ingenieurs • openbare ruimte

COLOFON

Documentgegevens

Titel	**Parapluherziening parkeren (beheersverordening)**
Rapportnummer	**SLU_2018_10_BV01_D**
Datum	**13 augustus 2020**
Status	**ontwerp**
IMRO	**NL.IMRO.1714.phbparkeren-ON01**
Gemeente	**Sluis**

Opdrachtnemer

Naam	**Juust**
Adresgegevens	**Goessestraatweg 17A** **4421 AD Kapelle**
Auteur(s)	**Jessica Ocké**
Contactgegevens	**+31(0) 85 902 0222**

Parapluherziening parkeren (beheersverordening)

Inhoudsopgave

Toelichting 3

Hoofdstuk 1 Inleiding 4
1.1 Paraplubeheersverordening 4
1.2 Ligging en begrenzing van het plangebied 4
1.3 Aanleiding en context 4
1.4 Leeswijzer 4

Hoofdstuk 2 Beleidskader 5
2.1 Beleid parkeernormen 5

Hoofdstuk 3 Juridische aspecten 6
3.1 Planmethodiek 6
3.2 Regels 6

Hoofdstuk 4 Uitvoerbaarheid 7
4.1 Financiële uitvoerbaarheid 7
4.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 7

Regels 9

Hoofdstuk 1 Inleidende regels 10
Artikel 1 Begrippen 10

Hoofdstuk 2 Algemene regels 11
Artikel 2 Toepassingsregels 11
Artikel 3 Voldoende parkeergelegenheid 12
Artikel 4 Afwijkingsbevoegdheid parkeergelegenheid 13
Artikel 5 Antidubbeltelregel 14

Hoofdstuk 3 Overgangs- en slotregels 15
Artikel 6 Overgangsrecht 15
Artikel 7 Slotregel 16

Bijlagen bij de regels 17

Bijlage 1 Beleid parkeernormen 18

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Paraplubeheersverordening

De beheersverordening 'Parapluherziening parkeren (beheersverordening)' is een zogenaamd parapluplan. In een paraplubeheersverordening worden in één keer meerdere beheersverordeningen herzien om één onderwerp te regelen. In deze paraplubeheersverordening wordt voor alle beheersverordeningen in de gemeente Sluis, met uitzondering van de beheersverordening voor Cadzand-Bad een uniforme regeling voor parkeren opgenomen.

De basis voor deze verordening vormt het nieuwe beleid parkeernormen dat gelijktijdig met dit bestemmingsplan zal worden vastgesteld.

1.2 Ligging en begrenzing van het plangebied

Deze paraplubeheersverordening ziet op de plangebieden van de volgende beheersverordeningen:

Naam	Datum vaststelling	IMRO-code
Kom Oostburg	13-03-2018	NL.IMRO.1714.bvoostburg18-VG01
Kom IJzendijke	13-03-2018	NL.IMRO.1714.bvijzendijke18-VG01
Kom Sluis	29-11-2018	NL.IMRO.1714.bvsluis18-VG01

Uitgesloten zijn die delen van de beheersverordening waar na vaststelling van de beheersverordening een nieuw bestemmingsplan is vastgesteld waarmee de beheersverordening op die onderdelen is vervallen. Dit betreft voor de kernen Oostburg, IJzendijke en Sluis ieder 1 postzegel.

1.3 Aanleiding en context

Vanaf 1 juli 2018 zijn de stedenbouwkundige voorschriften uit de bouwverordening (waaronder de parkeerverplichting) vervallen en moeten deze in een bestemmingsplan of beheersverordening worden opgenomen. Eén van de gevolgen daarvan is, dat er vanaf dat moment bij het verlenen van een omgevingsvergunning niet meer op basis van de bouwverordening eisen gesteld kunnen worden aan de realisatie van parkeerplaatsen. Bouwplannen worden nu getoetst aan de door het CROW (het kennisplatform in Nederland voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte) ontwikkelde parkeerkencijfers.

Het parkeren kan planologisch worden geregeld door te verwijzen naar gemeentelijke beleidsregels waarin parkeernormen zijn opgenomen. Daarbij is het ook mogelijk om te verwijzen naar de meest actuele versie van de beleidsregels. Indien na de inwerkingtreding van dit bestemmingsplan nieuw parkeerbeleid wordt vastgesteld, vormen vanaf dat tijdstip de nieuwe parkeernormen ook het toetsingskader in de bestemmingsplannen of - in dit geval - de beheersverordeningen.

1.4 Leeswijzer

Deze beheersverordening bestaat uit deze toelichting, regels en een verbeelding. Deze toelichting bestaat naast dit inleidende hoofdstuk uit drie hoofdstukken. Het gaat in deze herziening vooral om een juridisch-technische aanpassing, waardoor aan een uitgebreide beschrijving van rijks- en provinciaal beleid en toetsing aan omgevingsaspecten niet wordt toegekomen. In hoofdstuk 2 wordt het nieuwe beleid kort toegelicht. In hoofdstuk 3 wordt de doorvertaling naar de juridische regeling beschreven. Hoofdstuk 4 gaat over de uitvoerbaarheid van het plan.

Hoofdstuk 2 Beleidskader

2.1 Beleid parkeernormen

In het beleid parkeernormen, dat gelijktijdig met dit bestemmingsplan wordt vastgesteld, zijn normen opgenomen die de gemeente Sluis hanteert bij het verlenen van omgevingsvergunningen voor ruimtelijke ontwikkelingen, opstellen van nieuwe bestemmingsplannen of andere ruimtelijke producten. Vooral is ingegaan op de wijze waarop de parkeerbehoefte bij een ontwikkeling moet worden bepaald, waarbij onderscheid is gemaakt in een volledig nieuwe ruimtelijke ontwikkeling of verbouw, gebruikswijziging en vervangende nieuwbouw.

Als uitgangspunt geldt dat parkeren plaatsvindt op eigen terrein. Van dat uitgangspunt kan worden afgeweken:

1. als in de openbare ruimte voldoende parkeerruimte beschikbaar is;
2. als in de openbare ruimte extra parkeerplaatsen kunnen worden aangelegd en dit ook is gewaarborgd;
3. als er is aangetoond dat de behoefte minder groot is vanwege alternatieve vervoersmogelijkheden;
4. als er sprake is van een groot openbaar belang waarbij uitgebreid is aangetoond dat er sprake is van zeer bijzondere omstandigheden;
5. als het parkeren op gebiedsniveau wordt verbeterd en een financële bijdrage wordt geleverd.

Het beleid is opgenomen in Bijlage 1 bij de regels van deze beheersverordening.

Hoofdstuk 3 Juridische aspecten

3.1 Planmethodiek

In deze parapluherziening worden de vigerende beheersverordeningen binnen de gemeente Sluis aangevuld met een parkeerregeling. De regels worden in één keer en op uniforme wijze herzien op het gebied van parkeren. Uitzondering hierop vormt het plangebied van de beheersverordening 'Cadzand-Bad' en enkele plangebieden van postzegelbestemmingsplannen die na de vaststelling van de beheersverordeningen zijn vastgesteld binnen het gebied van de beheersverordening. Cadzand-Bad kent een eigen parkeerbeleid en wordt om die reden niet meegenomen in deze parapluherziening.

3.2 Regels

Zoals gebruikelijk zijn in artikel 1 definities opgenomen. De wijze van meten is niet aan de orde omdat in dit bestemmingsplan niets wordt geregeld over maatvoering. In de planregels beschrijft artikel 2 de reikwijdte van de beheersverordening: de parkeerregels gelden voor de gronden van alle van kracht zijnde beheersverordeningendie onderdeel zijn van het plangebied zoals deze is opgenomen in de verbeelding.

In artikel 3 is de regeling voor parkeren vormgegeven. Verwezen is naar het beleid om de parkeerbehoefte te bepalen. Volgens het beleid moeten de parkeervoorzieningen worden aangelegd op eigen terrein. Bij verbouw, vervangende nieuwbouw of gebruikswijziging kan het zo zijn dat de parkeerbehoefte zeer minimaal toeneemt. Als de parkeervraag met minder dan 2,0 parkeerplaatsen toeneemt dan is het niet nodig om deze extra te realiseren. Dit wordt als verwaarloosbaar geacht. Een bestaand tekort hoeft in principe niet te worden opgelost, de toename van de parkeervraag is maatgevend. Vaak is het wel ongewenst om een bestaand parkeerprobleem voort te laten bestaan. In overleg met initiatiefnemers kunnen hiervoor oplossingen worden gezocht. Dat wordt met dit bestemmingsplan niet geregeld.

In artikel 4 is een afwijkingsbevoegdheid opgenomen. Er zal kunnen worden afgeweken van het realiseren van parkeren op het eigen terrein in de 5 situaties zoals aangegeven in paragraaf 2.1. Bij afwijking dient telkens voorzien te worden in een motivatie. Dit kan onder andere zijn een parkeerdrukonderzoek om te bepalen of er in de openbare ruimte voldoende plaats is. Terughoudend moet worden omgegaan met de afwijkingsbevoegdheden genoemd onder artikel 4 lid d. en e.

De anti-dubbeltelregel in artikel 5 is verplicht. Het wettelijk voorgeschreven overgangsrecht is geregeld in artikel 6 en de slotregel is opgenomen in artikel 7.

Hoofdstuk 4 Uitvoerbaarheid

4.1 Financiële uitvoerbaarheid

Voor bouwplannen zoals die zijn aangewezen in artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is het uitgangspunt dat de gemeenteraad een exploitatieplan vaststelt. Van de verplichting een exploitatieplan vast te stellen kan onder andere worden afgeweken als het verhaal van kosten van de grondexploitatie anderszins is verzekerd, bijvoorbeeld door een anterieure overeenkomst of doordat de verplicht te verhalen kosten zijn verdisconteerd in de grondprijs.

Omdat het voorliggende plan niet voorziet in een bouwplan als bedoeld in artikel 6.12, eerste lid, Wro, hoeft geen exploitatieplan te worden vastgesteld. Er zijn geen verdere financiële consequenties voor de gemeente.

4.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Vooroverleg

Vooroverleg zoals bedoeld in artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening is voor dit plan van toepassing. In het kader van dit bestuurlijke vooroverleg is het plan in ieder geval toegezonden aan de provincie en het waterschap.

Ter inzage legging ontwerpbeheersverordening

Artikel 3.38 Wro bepaalt dat terinzagelegging van een ontwerpverordening niet verplicht is. Omdat er ook een paraplubestemmingsplan wordt gemaakt voor andere plangebieden wordt deze verordening vanwege eenduidigheid wel als ontwerp ter inzage gelegd. De beide plannen kunnen op die manier gelijktijdig worden vastgesteld. Een ieder wordt bij het ontwerp in de gelegenheid gesteld zijn of haar zienswijze mondeling of schriftelijk kenbaar te maken bij de gemeenteraad. Vaststelling van de beheersverordening, al dan niet in gewijzigde vorm, gebeurt met inachtneming van de ingediende zienswijzen.

Regels

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

1.1 verordening
Het beheersverordening Parapluherziening parkeren (beheersverordening) met identificatienummer NL.IMRO.1714.phbparkeren-ON01 van de gemeente **Sluis.**

1.2 beheersverordening
De geometrisch bepaalde planobjecten met de bijbehorende regels en de daarbij horende bijlagen.

1.3 acceptabele loopafstanden
Acceptabele loopafstanden zoals benoemd in het beleid parkeernormen.

1.4 bouwen
Het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk.

1.5 bouwwerk
Een bouwkundige constructie van enige omvang die direct en duurzaam met de aarde is verbonden.

1.6 beleid parkeernormen
Het beleid parkeernormen van de gemeente Sluis zoals dat is opgenomen in Bijlage 1 bij deze regels, of diens opvolger.

1.7 parkeerbehoefte
Het aantal benodigde parkeerplaatsen per eenheid van een functie in een gebied.

1.8 parkeergelegenheid
Een plek waar iemand zijn of haar auto mag parkeren, dit kan zowel betaald als onbetaald zijn.

Hoofdstuk 2 Algemene regels

Artikel 2 Toepassingsregels

De in dit plan opgenomen regels gelden in aanvulling op de regels van de beheersverordeningen zoals van toepassing binnen het plangebied en laten de regels uit die onderliggende beheersverordeningen ongewijzigd.

Artikel 3 Voldoende parkeergelegenheid

a. Een nieuw bouwwerk, verandering van een bouwwerk, verandering van gebruik van een bouwwerk (anders dan rechtstreeks toegestaan) of van gronden - al dan niet gecombineerd -, waarvan een behoefte aan parkeergelegenheid wordt verwacht, is niet toegestaan wanneer op het bouwperceel niet in voldoende parkeergelegenheid is voorzien en in stand wordt gehouden.
b. Bij een omgevingsvergunning wordt aan de hand van het vastgestelde 'beleid parkeernormen' bepaald wat de parkeerbehoefte is en of er sprake is van voldoende parkeergelegenheid.
c. Een omgevingsvergunning wordt slechts verleend indien op eigen terrein voorzien kan worden in de benodigde parkeergelegenheid.
d. In het geval van verbouw, vervangende nieuwbouw of een functiewijziging van een bestaand pand waarbij de parkeerbehoefte maximaal met 2,0 parkeergelegenheden toeneemt is het niet nodig dat in deze extra parkeergelegenheid wordt voorzien.

Artikel 4 Afwijkingsbevoegdheid parkeergelegenheid

a. Bij een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het bepaalde in artikel 3 sub c als niet op eigen terrein kan worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid of dit vanuit ruimtelijk of stedenbouwkundig oogpunt niet gewenst is maar parkeren kan worden opgevangen door benutting van bestaande parkeerruimte in de openbare ruimte. Inzichtelijk moet zijn gemaakt wat de parkeerdruk in die openbare ruimte is en acceptabele loopafstanden moeten in acht zijn genomen. Getoetst wordt aan het beleid parkeernormen.
b. Bij een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het bepaalde in artikel 3 sub c als niet op eigen terrein kan worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid of dit vanuit ruimtelijk of stedenbouwkundig oogpunt niet gewenst is en parkeren ook niet kan worden opgevangen door benutting van bestaande parkeerruimte in de openbare ruimte, maar de aanleg van extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte binnen acceptabele loopafstanden wel is gewaarborgd. Getoetst wordt aan het beleid parkeernormen.
c. Bij een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het bepaalde in artikel 3 sub a en c en in minder parkeergelegenheid worden voorzien dan het beleid parkeernormen voorschrijft indien op eigen terrein en ook binnen acceptabele loopafstand onvoldoende parkeergelegenheid in de openbare ruimte aanwezig is of te realiseren is, maar gebruik wordt gemaakt van mobiliteitsalternatieven. Gemotiveerd dient te worden dat minder parkeerplaatsen nodig zijn omdat gebruik wordt gemaakt van mobiliteitsalternatieven. Dit moet in vergunningsvoorwaarden worden gewaarborgd.
d. Bij een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het bepaalde in artikel 3 sub a en c en in minder parkeergelegenheid worden voorzien dan het beleid parkeernormen voorschrijft indien op eigen terrein en ook binnen loopafstand onvoldoende parkeergelegenheid in de openbare ruimte aanwezig is of te realiseren is, maar de ontwikkeling van groot openbaar belang is. Gemotiveerd dient te worden dat er aantoonbare bijzondere omstandigheden zijn die een afwijking van de parkeernorm rechtvaardigen.
e. Bij een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het bepaalde in artikel 3 sub a en c en in minder parkeergelegenheid worden voorzien dan het beleid parkeernormen voorschrijft indien op eigen terrein en ook binnen loopafstand onvoldoende parkeergelegenheid in de openbare ruimte aanwezig is of te realiseren is, maar het parkeren op gebiedsniveau wel kan worden verbeterd. In een dergelijk geval dient een financiële bijdrage te worden geleverd voor aanleg en verbetering van parkeervoorzieningen elders.

Artikel 5 Antidubbeltelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Hoofdstuk 3 Overgangs- en slotregels

Artikel 6 Overgangsrecht

6.1 Overgangsrecht bouwwerken

a. een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot;
   1. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
   2. na het tenietgaan ten gevolg van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van omgevingsvergunningen voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan;

b. het bevoegd gezag kan eenmalig in afwijking van dit lid onder a een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in dit lid onder a met maximaal 10%;

c. dit lid onder a is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

6.2 Overgangsrecht gebruik

a. het gebruik van grond en bouwwerken, dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.

b. het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in het eerste lid, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.

c. indien het gebruik, bedoeld in het eerste lid, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.

d. het eerste lid is niet van toepassing op het gebruik, dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Artikel 7 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als:

Regels van het bestemmingsplan 'Parapluherziening parkeren (beheersverordening)'

Bijlagen bij de regels

Bijlage 1 Beleid parkeernormen



Gemeente Sluis

Beleid parkeernormen

adviseurs • ingenieurs • openbare ruimte

Colofon

Documentgegevens

Titel	Parkeernormen
Rapportnummer	000105_R01_D1
Datum	7-8-2020
Status	Definitief

Opdrachtgever

Naam	Gemeente Sluis

Contactpersoon	Marnix den Boeft
Adresgegevens	Nieuwstraat 22 4501 BD, Oostburg

Opdrachtnemer

Naam	Juust BV
Adresgegevens	Goessestraatweg 19 4412 AD, Kapelle
Auteur(s)	Laurens Torbijn Jan d'Haens
Contactgegevens	jan@juust.nl 06-28637530

Inhoudsopgave

01 | Inleiding **4**
1.1 Aanleiding en doel *4*

02 | Kader **5**
2.1 Gebiedsafbakening en stedelijkheidsgraad *5*
2.2 Uitgangspunten *5*
2.2.1 Bestaande omgeving 5
2.2.2 Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen 5
2.2.3 Verbouw en vervangende nieuwbouw 5
2.3 Afwijking *6*
2.3.1 Parkeren opvangen door benutting van bestaande parkeerruimte 6
2.3.2 Aanleg parkeerplaatsen in de openbare ruimte 6
2.3.3. Afkopen door financiële bijdrage 6
2.3.4 Afwijkingsbevoegdheid college B&W 7
2.3.5. Overgangsregeling 7
2.3.6 Acceptabele loopafstanden 7
2.4 Maatvoering *7*

03 | Parkeernormen **8**
3.1 Aandachtspunten *8*
3.2 Aanwezigheidspercentages *8*

04 | Toepassing en voorbeelden **9**
4.1 De parkeerbalans *9*
4.2 Voorbeelden *10*
4.2.1 Voorbeeld: enkelvoudige nieuwbouw 10
4.2.2 Voorbeeld: functiemenging 11
4.2.2 Voorbeeld: basisschool 12

Bijlage 1 | Gebiedsindeling **13**

Bijlage 2 | Parkeernormen **13**

Bijlage 3 | Stroomschema's Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.

01 | Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

De aanleiding voor het opstellen van dit beleidsstuk is tweeledig. Enerzijds juridisch en anderzijds ruimtelijk-economisch. Het onderdeel parkeren dat voorheen in een passage in de bouwverordening was opgenomen, is sinds 2014 niet meer van kracht. Op bestemmingsplannen die voor 29 november 2014 zijn vastgesteld, waren de parkeernormen uit de bouwverordening tot 1 juli 2018 nog van kracht door het overgangsrecht. Bestemmingsplannen die zijn vastgesteld na 29 november 2014 vielen niet onder dit overgangsrecht. Om ongewenste situaties te voorkomen, dienen parkeernormen op te worden genomen in een (overkoepelend) bestemmingsplan.

Ruimtelijk-economisch gezien streven we na om op een adequate manier om te gaan met de afstemming tussen parkeervraag- en aanbod. Een parkeernota waarin uitgangspunten en normen zijn opgenomen die specifiek voor de gemeente Sluis van toepassing zijn, maakt dit mogelijk. Het doel van de parkeernota is om bij nieuwe of te wijzigen ruimtelijke plannen en projecten het benodigde aantal (en de vorm van) parkeerplaatsen te kunnen bepalen, om zo de bereikbaarheid en leefbaarheid te waarborgen. Tevens wordt zo de toepassing van de normering inzichtelijker en eenduidiger. Niet alleen intern bij de gemeente Sluis, maar ook bij burgers, bedrijven en ontwikkelaars wordt duidelijk welke normen worden gehanteerd en waarop wordt getoetst bij een aanvraag omgevingsvergunning, het opstellen van een bestemmingsplan of een ruimtelijke ontwikkeling. Ook biedt een dergelijke nota mogelijkheid om nieuwe initiatieven ten aanzien van parkeren te beoordelen en te faciliteren.

Deze nota is onderdeel van het paraplubestemmingsplan parkeren en aangesloten is bij de landelijk gebruikte kencijfers voor parkeernormering van het CROW (publicatie 381: 'Toekomstbestendig parkeren'). Deze publicatie vormt de basis voor de parkeernormen uit deze nota die specifiek voor Sluis van toepassing zijn. De parkeernormering uit dit beleidsstuk dient als toetsinstrument voor een aanvraag omgevingsvergunning. Het stuk is alleen van toepassing wanneer er sprake is van (ver)bouwen en een gebruikswijziging, die niet in overeenstemming is met het geldend planologisch regime (bestemmingsplan of beheersverordening) en waarvoor een omgevingsvergunning nodig is. Er is sprake van transparantie waardoor voor alle betrokken partijen duidelijk is hoe met de parkeernormen wordt omgegaan.

02 | Kader

In dit hoofdstuk wordt toegelicht wanneer deze beleidsnota van toepassing is en welke uitgangspunten we hanteren.

2.1 Gebiedsafbakening en stedelijkheidsgraad

Het gebied waarop deze nota van toepassing is, is de gehele gemeente Sluis exclusief deelgebieden waarvoor reeds specifieke parkeernormen zijn opgesteld (Havengebied Breskens, Ontwikkelingsplan Cadzand-Bad). Voor Cadzand-Bad geldt specifiek het parkeerbeleid volgend uit bijlage 10 van het ontwikkelingsplan Cadzand-Bad (vastgesteld 25 februari 2010), of diens opvolger. Volgens het CBS is Sluis een niet stedelijke gemeente. De gemeente kent een lage adressendichtheid en de afstand tussen voorzieningen is relatief groot. Door deze relatief grote afstand en de hiernaast beperkt beschikbare mobiliteitsalternatieven, is men genoodzaakt de auto te gebruiken als hoofdvervoersmiddel. Het verschil in bereikbaarheid van een bestemming midden in een kern en een bestemming aan de rand van een kern is nihil. De omvang van de woongebieden is dermate beperkt dat er geen sprake is van verschil in bereikbaarheidsprofiel van bijvoorbeeld centrum en de randen. Het betekent dus ook dat ongeacht de bestemming de auto vrijwel altijd zal worden gebruikt voor een verplaatsing. Door dit gegeven beschouwen we alle kernen in de gemeente als 'rest bebouwde kom' (in deze nota verder: bebouwde kom). Alle gebieden buiten de bebouwde kom beschouwen we als 'buitengebied'.

2.2 Uitgangspunten

2.2.1 Bestaande omgeving

De parkeernormen uit deze nota zijn niet van toepassing op bestaande functies. We kunnen niet met terugwerkende kracht bepalen of er sprake is van een adequate parkeersituatie. Bij het oplossen van bestaande parkeerkwesties passen we om tot oplossingsrichtingen te komen maatwerk toe op basis van een parkeeronderzoek.

2.2.2 Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen

Bij nieuwe ontwikkelingen ligt het anders. Deze nemen een eigen parkeervraag met zich mee en genereren zodoende parkeerdruk. Hierop zijn de parkeernormen uit deze nota wél van toepassing. Met nieuwe ontwikkelingen wordt nieuwbouw bedoeld (een ontwikkeling van 'niets' naar 'iets'). Bij nieuwbouwplannen wordt de parkeervraag in zijn geheel berekend.

2.2.3 Verbouw en vervangende nieuwbouw

Ook bij vergroting, uitbreiding, splitsing of vervangende nieuwbouw gebruiken we de parkeernormen uit deze nota. Bij een groei in gebruik als gevolg van de verbouwing neemt de ontwikkeling (vaak) ook een extra parkeervraag met zich mee. Bij uitbreidingsplannen wordt de oude parkeervraag van de huidige functie in mindering gebracht op de nieuwe parkeervraag. Dit levert een overschot of een tekort op. Een overschot (dus huidige parkeervraag groter dan de nieuwe) heeft geen gevolgen. Indien er sprake is van een tekort, is het verschil in parkeervraag maatgevend. Dezelfde rekenmethode gebruiken we bij een functiewijziging (al dan niet in combinatie met een verbouwing) waarvoor een omgevingsvergunning nodig is. Bij vervangende nieuwbouw vindt geen verrekening plaats.

Een parkeervraag van 2 of kleiner (≤2,0) wordt verwaarloosd. Op deze wijze wordt bereikt dat voor bouwplannen met een kleine parkeervraag geen onderbouwing ten aanzien van parkeren dient te worden opgeleverd. De grenswaarde is hierbij 2,0 parkeerplaatsen. Bij een parkeervraag van 2,1 of groter (≥2,1) dient wel onderbouwd te worden hoe dit geregeld wordt. Dit omdat er in tegenstelling tot de reguliere afrondingsregels altijd naar boven wordt afgerond bij het berekenen van de parkeervraag. In geval van een bestaand tekort kan niet worden geëist dat er wordt gecompenseerd. Wél is het zeer ongewenst om een bestaand parkeerprobleem te handhaven. Om deze reden moet dan ook altijd

samen met de initiatiefnemer worden bezien of het oplossen van het bestaande probleem tot de mogelijkheden behoort.

2.3 Alternatieven

2.3.1 Parkeren op eigen terrein

In beginsel dient een bouwplan aan de parkeerverplichting te voldoen op eigen terrein. Wanneer aangetoond kan worden dat dit onmogelijk/ongewenst is, kan hiervan worden afgeweken. Dit kan op vijf manieren (zie uitleg in volgende deelparagrafen), waarbij alle afwijkingsmogelijkheden een bijdrage dienen te leveren aan een parkeeroplossing en de kwaliteit van de openbare ruimte:

1. Parkeren opvangen door benutting van bestaande parkeerruimte
2. Aanleg parkeerplaatsen in de openbare ruimte
3. Mobiliteitsalternatieven
4. Afkopen parkeervraag door financiële bijdrage
5. Afwijkingsbevoegdheid college B&W

2.3.2 Parkeren opvangen door benutting van bestaande parkeerruimte

Het kan voorkomen dat er in de directe omgeving van de ontwikkeling (zie acceptabele loopafstanden in bijlage 2) onvoldoende ruimte beschikbaar is om openbare parkeerplaatsen te realiseren. In dat geval kan ervoor worden gekozen om de parkeervraag op te vangen in de omgeving. Hiervoor kijken we eerst naar de aanwezige parkeerdruk middels een parkeeronderzoek. Een dergelijk onderzoek wordt doorgaans door de gemeente (direct of indirect), of door de initiatiefnemer zelf uitgevoerd. De kosten van een parkeeronderzoek worden (mits van toepassing) doorberekend aan de initiatiefnemer. Dit wordt middels een overeenkomst tussen de gemeente en de initiatiefnemer geregeld.

De ontwikkeling mag, wanneer parkeren op eigen terrein (niet volledig) gewenst of mogelijk is, geen onacceptabele parkeersituatie met zich mee brengen in de bestaande omgeving. We hanteren daarom als een maximaal acceptabele bezettingsgraad 85% voor gebieden met meerdere functies en een bezettingsgraad van 90% voor woongebieden. De parkeerplaatsen in de openbare ruimte blijven openbaar en kunnen niet door de initiatiefnemer worden geclaimd.

2.3.3 Aanleg parkeerplaatsen in de openbare ruimte

De parkeerdruk kan echter niet altijd worden opgevangen in de bestaande situatie. Wanneer deze mogelijkheid niet aanwezig is, kan onderzocht worden of er mogelijkheden zijn om extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte aan te leggen. Hierbij houden we rekening met de loopafstanden uit bijlage 2 en met de kwaliteit van de omgeving. Door middel van een overeenkomst tussen de gemeente en de initiatiefnemer wordt de realisatie van de parkeervoorziening(en) geregeld.

2.3.4 Mobiliteitsalternatieven

Er zijn ook situaties denkbaar waarbij een initiatief aspecten omvat die er voor zorgen dat er geen, minder of weinig verkeersgeneratie met autoverkeer ontstaat. Denk hierbij aan het inzetten van deelauto's, mobiliteitshubs, etc.. Initiatiefnemer kan dit gebruiken in de onderbouwing om zodanig aan te tonen dat geen of minder parkeerplaatsen noodzakelijk zijn. Omdat dit nieuwe ontwikkelingen betreft is monitoring van het daadwerkelijke effect aan te bevelen.

2.3.5 Afkopen door financiële bijdrage

Als het realiseren van parkeren op eigen terrein (deels) niet mogelijk of ongewenst is, het gebruik van bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte geen oplossing biedt en het fysiek realiseren van parkeerplaatsen in de openbare ruimte ook geen mogelijkheid is, kan middels een financiële bijdrage de parkeervraag worden afgekocht. Dergelijke bijdrage kan de gemeente dan investeren in (grootschalige) parkeergelegenheid, bereikbaarheid en overige modaliteiten om de gegenereerde parkeerdruk te compenseren. De bijdragen worden door het college zo snel mogelijk (uiterlijk binnen 5 jaar) aantoonbaar geïnvesteerd in bereikbaarheids- en mobiliteitsverbeteringen.

2.3.5 Afwijkingsbevoegdheid college B&W
In specifieke uitzonderingsgevallen kan het college geheel of gedeeltelijk afwijken van de parkeernorm. Deze afwijkingsbevoegdheid mag dan echter niet plaatsvinden op verkeerskundige gronden, aangezien:

- De parkeervraag op verkeerskundige wijze bepaald wordt volgens de normen uit deze nota;
- De ontwikkeling de bereikbaarheid in het gebied zodanig verslechtert dat het verkeerskundig onwenselijk is (benodigde parkeerplaatsen worden niet afgekocht of gerealiseerd en de parkeerdruk neemt daardoor toe).

Deze afwijkingsbevoegdheid kan alleen door het college worden toegepast, met hierbij als kanttekening dat dit terughoudend gedaan wordt. Het opstellen van een zorgvuldige motivatie waarin de aantoonbare bijzondere omstandigheden en overwegende bezwaren uiteen worden gezet en waarom de afwijkingsbevoegdheid dan wordt toegepast, is noodzakelijk. Voorwaarden voor de afwijking van de parkeernorm op basis van deze bevoegdheid zijn voornamelijk een groot maatschappelijk belang.

2.3.5. Overgangsregeling
Indien een aanvraag om omgevingsvergunning, afwijking, ontheffing of toestemming anderszins is ingediend vóór de datum van inwerkingtreding van deze nota en het paraplubestemmingsplan waarin deze nota is verankerd, worden de parkeernormen uit deze nota niet toegepast. De vóór inwerkingtreding van deze nota geldende parkeernormen worden in deze gevallen gebruikt.

2.3.6 Acceptabele loopafstanden
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 CROW-richtlijnen voor acceptabele loopafstanden zijn als leidraad gebruikt (zie tabel in bijlage 2). De loopafstanden betreffen de daadwerkelijk gelopen afstand. Het betreft richtlijnen waarbij enige marge in acht genomen kan te worden. Onder andere de aantrekkelijkheid van de looproute maar ook aspecten als betaald parkeren (hoogte van het bedrag) zijn hier van invloed op. Uitgangspunt is dat we de opgegeven afstand aanhouden. Initiatiefnemer kan motivatie aanleveren waarom in voorliggend geval een grotere dan wel kortere afstand van toepassing is.

2.4 Maatvoering
In deze paragraaf definiëren we de volgende parkeervakken conform de richtlijnen van ASVV 2012 (of de meest recente versie van deze publicatie).

Haaks parkeren
We gaan uit van de volgende afmetingen voor een haaks parkeervak: tenminste 2,50 meter bij 5,00 meter.

Langsparkeren
We gaan uit van de volgende afmetingen voor een langsparkeervak: tenminste 6,00 meter bij 2,00 meter.

Parkeren voor mindervaliden
We gaan uit van de volgende afmetingen voor een gehandicaptenparkeervak: tenminste 3,50 meter bij 6,00 meter.

03 | Parkeernormen

Per functietype wordt een parkeernorm gehanteerd met bijbehorende bandbreedtes om flexibiliteit mogelijk te maken. De toe te passen parkeernormen zijn te vinden in bijlage 2.

3.1 Aandachtspunten

Grotendeels vormt CROW-publicatie 381 de basis voor de normen en richtlijnen uit deze nota. Deze publicatie is gebaseerd op stedelijkheidsgraad en gebiedstype. Daardoor is al rekening gehouden met specifieke kenmerken van regio's. De stedelijkheidsgraad en de gebiedstypen in de gemeente Sluis leiden er zo toe dat er een hoger autogebruik is. Aan de hand van deze systematiek en de gegevens in Sluis is gekeken of wijzigingen in de landelijke richtlijn noodzakelijk zijn. Dit heeft geresulteerd in de volgende aandachtspunten die specifiek voor de gemeente Sluis van toepassing zijn.

Hotel

CROW stelt in haar publicatie het parkeerkencijfer per 10 hotelkamers (rest bebouwde kom, niet stedelijk, 4 sterrenhotel) op 7,0 – 8,0 parkeerplaatsen. Voor de gemeente Sluis zou dit betekenen dat een deel van de hotelgasten een ander vervoersmiddel dan de auto gebruikt om het hotel te bereiken. Dit vinden we voor de gemeente Sluis niet realistisch en we gaan daarom uit van een parkeernorm van 11,0 (minimaal 10,0 en maximaal 12,0) per 10 hotelkamers (4-persoons), waarin het aandeel voor personeel reeds is opgenomen. Bij suites voor meer dan 6 personen gaan we uit van een parkeernorm van 22,0 (minimaal 21,0 en maximaal 23,0) per 10 suites (>6 persoons).

Recreatievoorziening (vakantiewoning, stacaravan, kampeerterrein) voor verhuur

Omdat het gebruik van een (grote) vakantiewoning zeer divers is en per situatie verschilt, kijken we hier naar het aantal slaapplaatsen per vakantiewoning. Het aantal parkeerplaatsen wordt dan als volgt bepaald:

- Vakantiewoning 0-4 slaapplaatsen: 1 eenheid
- Vakantiewoning 5-8 slaapplaatsen: 2 eenheden
- Vakantiewoning 9-12 slaapplaatsen: 3 eenheden
- Vakantiewoning 13-16 slaapplaatsen: 4 eenheden
- Vakantiewoning 17-20 slaapplaatsen: 5 eenheden
- Etc.

De voorgestelde parkeernorm gaat op voor 1 eenheid. Een vakantiewoning met 17-20 slaapplaatsen telt dan dus 5 maal de norm.

Elektrisch, waterstof en autonoom

Vanwege de onvoorspelbaarheid van de opkomende trend met betrekking tot elektrisch, op waterstof en autonoom rijden en parkeren, verwijzen we naar de mobiliteitsvisie Sluis.

Fietsparkeerkencijfers

Voor parkeerkencijfers met betrekking tot fietsen verwijzen we naar CROW-publicatie ASVV 2012 (6.3.5.3 Overzicht fietsparkeerkencijfers). De cijfers zijn bedoeld voor solitaire functies en niet geschikt voor gebieden met grote menging van functies.

3.2 Aanwezigheidspercentages

Wanneer er meerdere functies in het plan opgenomen zijn met verschillende piekmomenten kan er sprake zijn van uitwisseling tussen plaatsen, waardoor minder parkeerplaatsen nodig zijn. Met het opstellen van een parkeerbalans kunnen de mogelijkheden tot dubbelgebruik inzichtelijk worden gemaakt. Hiervoor gebruiken we tabel 'aanwezigheidspercentages' uit bijlage 2 waarin aanwezigheidspercentages zijn aangegeven per functie.

04 | Toepassing en voorbeelden

In dit hoofdstuk wordt uitgelegd hoe een parkeerbalans wordt opgesteld. We leggen uit welke stappen te nemen en hoe het eindresultaat eruit komt te zien aan de hand van enkele voorbeelden.

4.1 De parkeerbalans

Met een parkeerbalans wordt onderzocht of een gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen mogelijk is. Vaak blijkt dat het niet noodzakelijk is om in een gebied de som van de vraag naar parkeerplaatsen van de afzonderlijke functies aan te leggen, maar slechts een deel ervan. De mogelijkheid tot gecombineerd gebruik hangt af van de mate van openbaarheid en de locatie van de parkeervoorzieningen en de loopafstanden naar de bestemming.

De opgenomen parkeernormen en aanwezigheidspercentages uit bijlage 2 geven indicatief de omvang aan van het benodigd aantal parkeerplaatsen. Parkeeronderzoek kan nauwkeuriger inzicht geven in lokale omstandigheden en in de te hanteren kencijfers. In drie stappen wordt hier uitgelegd hoe een parkeerbalans tot stand komt. Hoofdstuk 1, 2, 3 en de bijlagen vormen de basis voor het opstellen van de parkeerbalans.

1. Initiatief

Eerst bepalen we het beoogd programma. Dit kan één enkele ontwikkeling zijn of kunnen meerdere functies bij elkaar zijn. Belangrijk hierbij is dat de eenheid erbij wordt vermeld (per m² bvo of per woning). Ook is het relevant om te kijken of parkeren op eigen terrein een mogelijkheid is.

2. Parkeernormen

Bij de beoogde ontwikkeling(en) hoort een parkeernorm (met een bepaalde bandbreedte) uit bijlage 2. We gaan hierbij in principe uit van de norm. Indien het wenselijk is, kan gemotiveerd worden afgeweken tot het vastgestelde minimum of maximum. Indien parkeren op eigen terrein in het plan is opgenomen, gebruiken we hier de berekeningsgetallen (tabel eigen terrein) uit bijlage 2.

3. Berekening

De ontwikkelingen met de daarbij horende parkeernorm is in beeld gebracht en de berekening kan worden gemaakt. Dit doen we door de norm horend bij de ontwikkeling te vermenigvuldigen met de eenheid hiervan. De uitkomst hiervan is het benodigd aantal parkeerplaatsen. Als er sprake is van parkeren op eigen terrein, vermenigvuldigen we indien van toepassing het aantal eenheden van de bijbehorende ontwikkeling met het berekeningsaantal van het type (oprit of garagebox bijv.). Indien niet alles op eigen terrein kan worden opgevangen dient de rest in de openbare ruimte te worden voorzien.

4. Hoe zit het in het plan?

Wanneer we te maken hebben met meerdere functies in het plan, zoeken we middels een parkeerbalans uit of het gebruik van de nodige parkeerplaatsen gecombineerd kan worden. De bewoners van appartementen boven een winkelvoorziening hebben bijvoorbeeld 's nachts behoefte aan een parkeerplaats, maar tijdens winkeluren niet. In bijlage 2 staan aanwezigheidspercentages waarmee het maatgevende moment kan worden bepaald. Hoe dit eruit ziet zien we in de voorbeelden in de volgende paragraaf.

4.2 Voorbeelden

Om de werkwijze ook praktisch inzichtelijk te maken komen in deze paragraaf enkele voorbeelden aan bod. Het gaat in de voorbeelden om de berekeningswijze en de mogelijkheid tot menging. Deze voorbeelden zijn fictief en worden in werkelijkheid dus niet gerealiseerd.

4.2.1 Voorbeeld: enkelvoudige nieuwbouw

1. Initiatief

Een ontwikkelaar wil graag het volgende (fictieve) programma realiseren middels een nieuwe ontwikkeling op braakliggend terrein in Oostburg:

- 8 koopwoningen (twee onder-een-kap) met elk een garage zonder oprit.

2. Parkeernormen

Tabel 1: relevante parkeernormen voorbeeld 1

Functie	Parkeernorm	Berekening per
Koop, huis, twee-onder-een-kap	2,2	Woning

Tabel 2: relevante normen eigen terrein

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekeningsaantal	Opmerking
Garage zonder oprit	1,0	0,4	n.v.t.

3. Berekening

Parkeervraag:	$8 * 2{,}2 = 18{,}2$	= 19
Waarvan op eigen terrein:	$8 * 0{,}4 = 3{,}2$	= 3
Resteert in openbare ruimte		= 16

4. Hoe zit het in het plan?

Omdat het over een ontwikkeling met één functie gaat, wordt er niet naar uitwisseling tussen functies gekeken met aanwezigheidspercentages. De parkeerbalans ziet er dan uit zoals in de onderstaande tabel. De totale parkeervraag is 18,2 (dus 19). Ondanks dat er 8 garages (zonder oprit) worden gerealiseerd zijn er nog 16 plaatsen in de openbare ruimte benodigd. Een garage rekenen we als 0,4 parkeerplaats, omdat deze in de praktijk vaak anders worden gebruikt (bijkeuken, fietsenstalling, etc).

Tabel 3: parkeerbalans voorbeeld 1

	Aantal parkeerplaatsen
Wonen, twee-onder-een-kap, koop - Waarvan niet openbaar (privé) - Waarvan openbaar	 3 16
Totaal	**19**

4.2.2 Voorbeeld: functiemenging

1. Initiatief

Een ontwikkelaar wil graag het volgende (fictieve) programma realiseren middels een herontwikkeling in de kern Sluis:

Beoogd programma:
- 10 koopappartementen uit de duurdere sector met parkeerkelder. In deze parkeerkelder is plaats voor 10 auto's. De kelder is niet openbaar togenakelijk;
- Een restaurant van 300 m² bruto vloeroppervlak (bvo);

2. Parkeernormen

Tabel 4: relevante parkeernormen voorbeeld 2

Functie	Parkeernorm	Berekening per
Koop, appartement, duur	2,1	Woning
Restaurant	15,0	100 m² bvo

3. Berekening

Parkeervraag appartementen (totaal):	$10 * 2{,}1 = 21{,}0$
Parkeervraag appartementen (bewoners):	$10 * 1{,}8 = 18{,}0$
Parkeervraag appartementen (bezoekers):	$10 * 0{,}3 = 3{,}0$
Eigen terrein appartementen:	$10 * 1{,}0 = 10{,}0$
Parkeervraag restaurant:	$\frac{300}{100} * 15{,}0 = 45{,}0$
Totale parkeervraag zonder uitwisseling:	$\mathbf{21 + 45{,}0 = 66{,}0}$

4. Hoe zit het in het plan?

Binnen deze ontwikkeling is het interessant om uit te zoeken of er uitwisseling plaats kan vinden tussen functies. Hiervoor raadplegen we de relevante aanwezigheidspercentages uit tabel 5 (bijlage 2 voor volledig overzicht). De parkeerbalans ziet er dan uit zoals in tabel 6. Het maatgevende moment is de zaterdagavond, waarbij de totale parkeervraag 65 is (met uitwisseling).

Tabel 5: relevante aanwezigheidspercentages voorbeeld 2

	Werkdag-				Koopavond	Zaterdag		Zondag-
	overdag	middag	avond	nacht		middag	avond	middag
Woningen bewoners	50%	20%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%
Restaurant	30%	40%	90%	0%	95%	70%	100%	40%

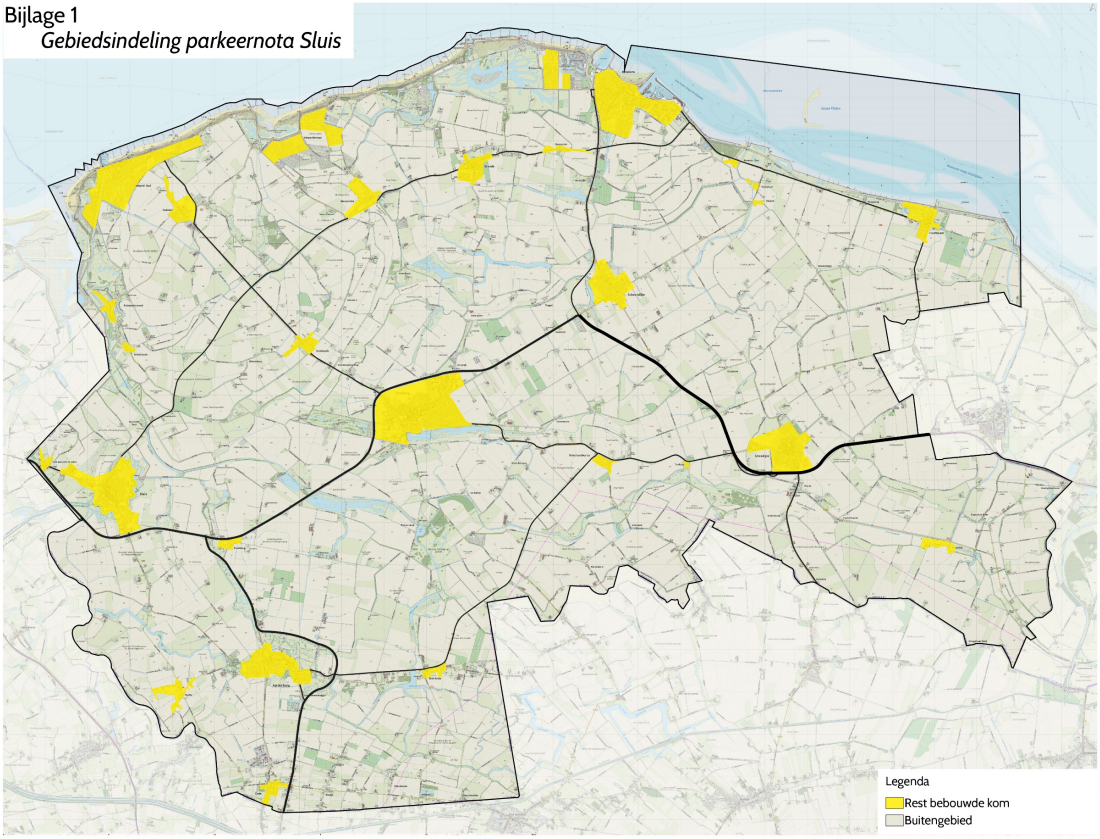
Parkeerbalans:

Tabel 6: parkeerbalans voorbeeld 2

	Maximaal	**Werkdag-**				**Koopavond**	**Zaterdag-**		**Zondag-**
		overdag	middag	avond	nacht		middag	avond	middag
Wonen, appartement, koop, duur (bewoners), totaal	18	9	4	17	18	15	11	15	13
- Waarvan niet-openbaar	10	5 (10)	2(10)	9 (10)	10 (10)	8 (10)	6 (10)	8 (10)	7 (10)
- Waarvan openbaar	8	4	3	8	8	7	5	7	6
Wonen, appartement, duur (bezoekers)	3	1	1	3	0	3	2	3	3
Restaurant	45	14	18	41	0	43	32	45	18
Totaal niet openbaar	**10**	**10**	**10**	**10**	**10**	**10**	**10**	**10**	**10**
Totaal openbaar	**56**	**19**	**22**	**52**	**8**	**53**	**39**	**55**	**27**
Totaal	**66**	**29**	**32**	**62**	**18**	**63**	**49**	**65**	**37**

In de tabel maken we onderscheid tussen openbare en niet openbare parkeerplaatsen voor bewoners. De niet openbare zijn immers niet uitwisselbaar. Beide categorieën rekenen we om die reden apart door met de aanwezigheidspercentages. De zaterdagavond is maatgevend, waarbij de totale parkeervraag 65 is. Het combineren van parkeerplaatsen levert in dit geval slechts 1 parkeerplaats winst op.

Bijlage 1 | Gebiedsindeling



Overzicht plangebied en indicatieve indeling bebouwde kom-buitengebied.

Bijlage 2 | Parkeernormen

Tabel eigen terrein

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekeningsaantal	Opmerking
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	Oprit minimaal 5,0 meter diep
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	n.v.t.
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	Oprit minimaal 4,5 meter diep
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4	n.v.t.
Garagebox (niet bij woning)	1	0,5	n.v.t.
Garage met enkele oprit	2	1,0	Oprit minimaal 5,0 meter diep
Garage met lange oprit	3	1,3	n.v.t.
Garage met dubbele oprit	3	1,8	Oprit minimaal 4,5 meter diep

Parkeergelegenheid op eigen terrein benaderen we bij functiemenging altijd als 100% bezet omdat hier geen menging mogelijk is. De mogelijkheid om op eigen terrein te parkeren wordt in woongebieden niet altijd benut (garage als opslagplaats). In theorie is er dus doorgaans meer plaats dan in de praktijk. Om die reden gebruiken we een berekeningsgetal.

Tabel acceptabele loopafstanden

Hoofdfunctie	Acceptabele loopafstanden
Wonen	100 meter (100-250 meter voor bezoekers)
Winkelen	200-600 meter
Werken	200-800 meter
Ontspannen	100-600 meter
Gezondheidszorg	100 meter
Onderwijs	100 meter

Het gaat bij de toepassing van deze tabel om de daadwerkelijke loopafstanden (dus niet de afstand in vogelvlucht). Afhankelijk van de locatie en het type functie of woonvorm gaan we met deze afstanden flexibel om. Een situatie waarbij de richtlijn met enkele meters overschreden wordt, kan toch worden toegestaan.

Tabellen per hoofdgroep

Hoofdgroep wonen	Parkeerkencijfers				Aandeel bezoekers	Eenheid
	Bebouwde kom		Buitengebied			
	Bandbreedte	Norm	Bandbreedte	Norm		
Koop, huis, vrijstaand	0,4	2,3	0,4	2,4	0,3 per woning	Per woning
Koop, huis, twee-onder-een-kap	0.4	2,2	0,4	2,2	0,3 per woning	Per woning
Koop, huis, tussen/hoek	0,4	2,0	0,4	2,0	0,3 per woning	Per woning
Koop, appartement, duur	0,4	2,1	0,4	2,1	0,3 per woning	Per woning
Koop, appartement, midden	0,4	1,9	0,4	1,9	0,3 per woning	Per woning
Koop, appartement, goedkoop	0,4	1,6	0,4	1,6	0,3 per woning	Per woning
Huur, huis, vrije sector	0,4	2,0	0,4	2,0	0,3 per woning	Per woning
Huur, huis, sociale huur	0,4	1,6	0,4	1,6	0,3 per woning	Per woning
Huur, appartement, duur	0,4	1,9	0,4	1,9	0,3 per woning	Per woning
Huur appartement, midden/goedkoop (incl. sociale huur)	0,4	1,4	0,4	1,4	0,3 per woning	Per woning
Kamerverhuur, zelfstandig (niet-studenten)	0,1	0,7	0,1	0,7	0,2 per kamer	Per kamer
Kamerverhuur, studenten, niet-zelfstandig	0,05	0,25	0,05	0,25	0,2 per kamer	Per kamer
Serviceflat	0,2	1,2	0,2	1,2	0,3 per woning	Per woning
Kleine eenpersoonswoning (tiny house; meestal grondgebonden)	0,1	0,7	0,1	0,7	0,2 per kamer	Per kamer

Hoofdgroep werken	Parkeerkencijfers				Opmerking	Eenheid
	Bebouwde kom		Buitengebied			
	Bandbreedte	Norm	Bandbreedte	Norm		
Kantoor (zonder baliefunctie)	0,25	2,55	0,25	2,55	Aandeel bezoekers 5%	Per 100 m² bvo
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	0,25	3,55	0,25	3,55	Aandeel bezoekers 20%	Per 100 m² bvo
Bedrijf arbeidsintensief/ bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	0,25	2,35	0,25	2,35	Exclusief vrachtwagenparkeren, Aandeel bezoekers 5%	Per 100 m² bvo
Bedrijf arbeidsextensief/ bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)	0,25	1,05	0,25	1,05	Exclusief vrachtwagenparkeren, Aandeel bezoekers 5%	Per 100 m² bvo
Bedrijfsverzamelgebouw	0,25	1,95	0,25	1,95	Gelijkwaardige mix van kantoren (zonder baliefunctie), arbeidsextensieve en arbeidsintensieve bedrijven	Per 100 m² bvo

Hoofdgroep winkelen en boodschappen	Parkeerkencijfers				Aandeel bezoekers	Eenheid
	Bebouwde kom		Buitengebied			
	Bandbreedte	Norm	Bandbreedte	Norm		
Buurtsupermarkt	1,0	4,3	n.v.t.	n.v.t.	89%	Per 100 m² bvo
Fullservice-supermarkt	1,35	6,15	n.v.t.	n.v.t.	93%	Per 100 m² bvo
Grote supermarkt (XL)	1,0	8,8	n.v.t.	n.v.t.	84%	Per 100 m² bvo
Groothandel specialist (bijvoorbeeld levensmiddelen, kantoorartikelen)	1,15	6,75	n.v.t.	n.v.t.	80%	Per 100 m² bvo
Groothandel algemeen	1,0	7,4	n.v.t.	n.v.t.	80%	Per 100 m² bvo
Buurt- en dorpscentrum	1,0	4,1	n.v.t.	n.v.t.	72%	Per 100 m² bvo
Wijkcentrum	1,0	5,0	n.v.t.	n.v.t.	76%	Per 100 m² bvo
Weekmarkt	0,045	0,225	n.v.t.	n.v.t.	85%	Per 100 m² bvo
Kringloopwinkel	0,25	1,95	0,25	2,25	89%	Per 100 m² bvo
Bruin- en witgoedzaken	0,75	8,15	0,75	9,25	92%	Per 100 m² bvo
Woonwarenhuis/woonwinkel	0,25	1,95	0,25	1,95	91%	Per 100 m² bvo
Woonwarenhuis (zeer groot)	0,75	5,15	0,75	5,15	95%	Per 100 m² bvo
Meubelboulevard/ woonboulevard	0,25	2,45	n.v.t.	n.v.t.	93%	Per 100 m² bvo
Winkelboulevard	0,25	4,45	n.v.t.	n.v.t.	94%	Per 100 m² bvo
Outletcentrum	1,0	10,4	1,0	10,4	94%	Per 100 m² bvo
Bouwmarkt	0,25	2,35	0,25	2,45	87%	Per 100 m² bvo
Tuincentrum/ groencentrum	0,25	2,65	0,25	2,85	89%	Per 100 m² bvo

Van de functie weekmarkt kunnen alleen globale parkeerkencijfers gegeven worden. Bij het toepassen van deze cijfers moet een forse marge in acht worden genomen. 1 m¹ kraam = 6 m² bvo (indien geen parkeren achter kraam dan +1,0 parkeerplaats per standhouder).

De kengetallen van een warenhuis (zeer groot) zijn gebaseerd op vestigingen van circa 25.000 m² bvo.

Hoofdgroep onderwijs	Parkeerkencijfers				
	Bebouwde kom		Buitengebied		
	Bandbreedte	Norm	Bandbreedte	Norm	
Kinderdagverblijf (crèche)	0,1	1,4	0,1	1,5	Per 100 m² bvo
Basisonderwijs (per leslokaal)	0,25	0,75	0,25	0,75	Per 100 m² bvo (exclusief kiss & ride)
Middelbare school (per 100 leerlingen)	1,0	4,9	n.v.t.	5,9	Per 100 m² bvo
ROC (per 100 leerlingen)	1,0	5,9	1,0	5,9	Per 100 m² bvo
Avondonderwijs (per 10 studenten)	1,0	6,9	1,0	10,5	Per 100 m² bvo

Hoofdgroep sport, cultuur en ontspanning	Parkeerkencijfers				Eenheid
	Bebouwde kom		Buitengebied		
	Bandbreedte	Norm	Bandbreedte	Norm	
Bibliotheek	0,1	1,0	0,25	1,35	Per 100 m² bvo
Museum	2,4	10,6	n.v.t.	n.v.t.	Per 100 m² bvo
Bioscoop	1,0	11,2	1,0	13,7	Per 100 m² bvo
Filmtheater/filmhuis	1,0	7,9	1,0	9,9	Per 100 m² bvo
Theater/schouwburg	1,5	9,8	1,5	12	Per 100 m² bvo
Musicaltheater	0,5	4,0	0,5	5,1	Per 100 m² bvo
Casino	0,5	6,5	0,5	8,0	Per 100 m² bvo
Bowlingcentrum	0,5	2,8	0,5	2,8	Per bowlingbaan
Biljart-/snookercentrum	0,25	2,35	0,25	1,75	Per tafel
Dansstudio	0,5	5,5	1,5	6,4	Per 100 m² bvo
Fitnessstudio/sportschool	0,5	4,8	0,5	6,5	Per 100 m² bvo
Fitnesscentrum	0,5	6,3	0,5	7,4	Per 100 m² bvo
Welnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)	0,5	9,3	0,5	10,3	Per 100 m² bvo
Sauna, hammam	0,5	6,7	0,5	7,3	Per 100 m² bvo
Sporthal	0,25	2,85	0,25	3,45	Per 100 m² bvo
Sportzaal	0,25	2,85	0,25	3,55	Per 100 m² bvo
Tennishal	0,1	0,5	0,1	0,5	Per 100 m² bvo
Squashhal	0,1	2,7	0,1	3,2	Per 100 m² bvo
Zwembad overdekt	1,0	11,5	1,0	13,3	Per 100 m² bassin
Zwembad openlucht	1,0	12,9	1,0	15,8	Per 100 m² bassin
Zwemparadijs	1,0	4,0	1,0	4,0	Per 100 m² bvo
Sportveld	7,0	20,0	7,0	20,0	Per ha netto terrein
Jachthaven	0,1	0,6	0,1	0,6	Per ligplaats
Golfoefencentrum (pitch and putt)	2,0	51,1	2,0	56,2	Per centrum
Golfbaan (18 holes)	10,0	96,0	10,0	118,3	Per 18 holes, 60 ha
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), gemiddeld en kleiner	2,5	4,7	2,5	5,1	Per 100 m² bvo
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), groot	2,5	5,6	2,5	6,1	Per 100 m² bvo
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), zeer groot	1,5	5,9	1,5	6,4	Per 100 m² bvo
Kinderboerderij	2,5	4,7	2,5	5,1	Per gemiddelde boerderij
Manege (paardenhouderij)	n.v.t.	n.v.t.	0,1	0,4	Per box
Volkstuin	0,15	1,35	0,15	1,45	Per 10 tuinen
Plantentuin (botanische tuin)	2,5	10,5	2,5	13,5	Per gemiddelde tuin

Bij de functie manege (paardenhouderij) kunnen alleen globale parkeerkencijfers worden gegeven. Bij het toepassen van deze cijfers moet een forse marge in acht worden genomen.

Hoofdgroep horeca en (verblijfs-) recreatie	Parkeerkencijfers				Eenheid
	Bebouwde kom		Buitengebied		
	Bandbreedte	Norm	Bandbreedte	Norm	
Camping (kampeerterrein)	n.v.t.	n.v.t.	0,1	1,2	Per standplaats (max. aantal slaapplaatsen, zie toelichting hoofdstuk 3)
Vakantiewoning		0,1	2,1	0,1	Per eenheid (max. aantal slaapplaatsen, zie toelichting hoofdstuk 3)
1* Hotel	0,5	11,0	0,5	11,0	Per 10 hotelkamers
2* Hotel	0,5	11,0	0,5	11,0	Per 10 hotelkamers
3* Hotel	0,5	11,0	0,5	11,0	Per 10 hotelkamers
4* Hotel	0,5	11,0	0,5	11,0	Per 10 hotelkamers
5* Hotel	0,5	11,0	0,8	12,6	Per 10 hotelkamers
Café/bar/cafetaria	1,0	7,0	n.v.t.	n.v.t.	Per 100 m² bvo
Restaurant (incl. fastfood)	1,0	15,0	n.v.t.	n.v.t.	Per 100 m² bvo
Discotheek	2,0	20,8	2,0	20,8	Per 100 m² bvo
Evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw	2,5	8,5	n.v.t.	n.v.t.	Per 100 m² bvo

Hoofdgroep gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen	Parkeerkencijfers				Eenheid
	Bebouwde kom		Buitengebied		
	Bandbreedte	Norm	Bandbreedte	Norm	
Huisartsenpraktijk (-centrum)	0,25	3,25	0,25	3,25	Per behandelkamer
Apotheek	0,25	3,35	n.v.t.	n.v.t.	Per apotheek
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	0,25	1,95	0,25	1,95	Per behandelkamer
Consultatiebureau	0,25	2,15	0,25	2,15	Per behandelkamer
Consultatiebureau voor ouderen	0,25	2,15	0,25	2,15	Per behandelkamer
Tandartsenpraktijk (-centum)	0,25	2,55	0,25	2,65	Per behandelkamer
Gezondheidscentrum	0,25	2,45	0,25	2,45	Per behandelkamer
Ziekenhuis	0,1	1,9	0,1	2,0	Per 100 m² bvo
Crematorium	0,5	30,1	5,0	30,1	Per (deels) gelijktijdige plechtigheid
Begraafplaats	5,0	31,6	5,0	31,6	Per (deels) gelijktijdige plechtigheid
Penitentiaire inrichting	0,25	3,25	0,25	3,65	Per 10 cellen
Religiegebouw	0,05	0,15	n.v.t.	n.v.t.	Per zitplaats
Verpleeg-/ verzorgingstehuis	0,1	0,6	n.v.t.	n.v.t.	Per wooneenheid

Aanwezigheidspercentages

	Werkdag-				Koop-avond	Zaterdag-		Zondag-	Opmerking
	Ochtend	Middag	Avond	Nacht		Middag	Avond	Middag	
Woningen bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%	
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	80%	70%	
Kantoren/ bedrijven	100%	100%	5%	0%	5%	0%	0%	0%	
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	0%	0%	0%	Indien op zaterdag open: 100%.
Detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	0%	0%	0%	Indien 's avonds open: 70%. Indien koopzondag 100%.
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	100%	0%	0%	Indien 's avonds open: 70%. Indien koopzondag 100%.
Supermarkt	30%	60%	40%	0%	80%	100%	40%	0%	Indien koopzondag 100%.
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	100%	100%	100%	75%	
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	50%	100%	25%	100%	
Bioscoop/ theater/ podium e.d.	5%	25%	90%	0%	90%	40%	100%	75%	
Sociaal medisch: arts/therapeut /consultatiebureau	100%	75%	10%	0%	10%	10%	10%	10%	
Verpleeghuis/ verzorgingstehuis	100%	100%	50%	25%	50%	100%	100%	100%	
Ziekenhuis: patiënten inclusief bezoekers	60%	100%	60%	5%	60%	60%	60%	60%	
Ziekenhuis medewerkers	75%	100%	40%	25%	40%	40%	40%	40%	
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
Avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	100%	0%	0%	0%	

Dubbelgebruik en menging is niet altijd mogelijk. Zo zijn bijvoorbeeld privéparkeerplaatsen nabij woningen niet toegankelijk voor restaurantbezoekers. Wanneer parkeerplaatsen niet uitwisselbaar zijn gebruiken we op elk moment van de dag een aanwezigheidspercentage van 100%.

De kolom koopavond is enkel bedoeld voor wanneer er sprake is van een traditionele koopavond.

Goessestraatweg 17a, 4421 AD, Kapelle
+31 (0) 113 405051 • info@juust.nl

juust.nl

Goessestraatweg 17A, 4421 AD, Kapelle

+31 (0) 85-9020222 • info@juust.nl

juust.nl