



NOTA PARKEERBELEID (HAND-OUT)

GEMEENTE BERNHEZE

Opdrachtgever:	Gemeente Bernheze
Projectnr:	BEH032
Datum:	1 februari 2024



krachten

NOTA PARKEERBELEID (HAND-OUT)

GEMEENTE BERNHEZE

Opdrachtgever:	Gemeente Bernheze
Projectnr:	BEH032
Rapportnr:	Versie 1.0
Status:	Definitief
Datum:	1 februari 2024

T 088 - 33 66 333
F 088 - 33 66 099
E info@kragten.nl



© 2024 Kragten
Niets uit dit rapport mag worden veeleenvoudigd en / of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande toestemming van Kragten. Het is tevens verboden informatie en kennis verwerkt in dit rapport ter beschikking te stellen aan derden of op andere wijze toe te passen dan waaraan in de overeenkomst toestemming wordt verleend.

Opsteller:
TVDP

Verificatie:
MH

Validatie:
MH



INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	4
2	NOTA PARKEERNORMEN IN DE PRAKTIJK	5
2.1	Randvoorwaarden.....	5
2.2	Stappenplan.....	6
2.2.1	Bepalen normatieve parkeerbehoefte	7
2.2.2	Verrekening oude functie	7
2.2.3	Toets dubbelgebruik	7
2.2.4	Specifieke omstandigheden.....	7
2.2.5	Parkeerbehoefte = Parkeereis.....	8
3	OVERIGE UITGANGSPUNTEN	10
3.1	Zorgwoningen	10
3.2	Aan huis gebonden beroep en lichte bedrijvigheid aan huis.....	10
3.3	Parkeren op eigen terrein.....	10
3.4	Gehandicaptenparkeerplaatsen	11
3.5	Parkeren en opladen elektrische voertuigen.....	11
3.6	Mobiliteitscorrectie	12
4	PARKEERNORMEN FIETS	14
4.1.1	Fietsparkeren bewoners woonfuncties	14
4.1.2	Fietsparkeren bezoekers woonfuncties.....	14
4.1.3	Fietsparkeren niet-woonfuncties	14

BIJLAGEN

B1	PARKEERNORMEN GEMEENTE BERNHEZE
B2	AANWEZIGHEIDSPERCENTAGES GEMEENTE BERNHEZE
B3	GEBIEDSINDELING NOTA PARKEERBELEID
B4	LOOPAFSTANDEN PER TYPE FUNCTIE

TABELLEN

Tabel 1: Berekeningsaantallen parkeervoorzieningen op eigen terrein bij woningen (CROW-publicatie 381, 2018)	11
Tabel 2 Fietsparkeernormen	14
Tabel 3: Aanwezigheidspercentages (CROW-publicatie 381, 2018).....	2-1

1 INLEIDING

Aan de hand van de Nota Parkeerbeleid (gemeente Bernheze d.d. 1 februari 2024) is een hand-out samengesteld die het praktische gedeelte van de Nota samenvat. Aan de hand van deze hand-out kan een Parkeerplan worden opgesteld voor ieder ontwikkelingsplan binnen de gemeente Bernheze. Het is aan de initiatiefnemer van de desbetreffende ruimtelijke ontwikkeling om aan de parkeernormen te voldoen en dit aan te tonen middels een Parkeerplan. Dit Parkeerplan dient opgesteld te worden aan de hand van de gegeven richtlijnen van dit document.

Overige regels en bepaling met betrekking tot parkeernormen zijn te vinden in de Nota Parkeerbeleid (gemeente Bernheze d.d. 1 februari 2024).

2 NOTA PARKEERNORMEN IN DE PRAKTIJK

Een Parkeerplan bevat verschillende onderdelen, weergegeven in het stroomschema op de volgende pagina. Ieder onderdeel van dit stappenplan is in dit hoofdstuk verder toegelicht en ook terug te vinden in het bijgevoegde voorbeeldrapport.

1. Berekening normatieve parkeerbehoefte
2. Verrekening oude functie
3. Toets dubbelgebruik
4. Specifieke omstandigheden (vrijstelling of korting op parkeereis)

Indien geconcludeerd kan worden dat parkeren geheel op eigen terrein gefaciliteerd kan worden, is het rapport sluitend en zal het Parkeerplan door een gemandateerde van de gemeente Bernheze worden beoordeeld.

Indien geconcludeerd wordt dat parkeren niet geheel op eigen terrein gefaciliteerd kan worden, dienen de volgende onderdelen ook opgenomen te worden. Na oplevering van het Parkeerplan, zal deze door het college van de gemeente Bernheze worden beoordeeld.

5. Gebruik openbare parkeerplaatsen of aanleg nieuwe openbare parkeerplaatsen

2.1 Randvoorwaarden

Het proces van toepassing van de parkeernormen start met een ruimtelijk initiatief, plan of project. Kenmerk van doorwerking van parkeernormen via de Nota Parkeerbeleid is dat toetsing alleen kan plaatsvinden op het moment dat sprake is van vergunningsplichtige activiteiten. Niet-vergunningsplichtige verbouwingen kunnen dus plaatsvinden zonder toetsing aan de parkeernormen. Bij de vergunningsplichtige activiteiten wordt voor toepassing van de Nota Parkeerbeleid onderscheid gemaakt naar de volgende situaties:

1. Nieuwbouw
2. Herbouw / verbouw
3. Functiewijziging
4. Functie-uitbreiding

ad 1. Nieuwbouw

In het geval van nieuwbouw is de Nota Parkeerbeleid van toepassing op de totale ontwikkeling. De parkeerbehoefte per (nieuwe) functie wordt bepaald door middel van het aantal eenheden per functie te vermenigvuldigen met de parkeernorm.

ad 2. Herbouw / verbouw

Wanneer een bestaand object wordt gesloopt of verbouwd en met dezelfde bestemming, dezelfde of vermindering van omvang (aantal woning / vierkante meters) en dezelfde doelgroep wordt teruggebouwd, dan is de Nota Parkeerbeleid niet van toepassing.

ad 3. Functiewijziging

Wanneer een bestaand object (deels) een functiewijziging ondervindt, dan is de Nota Parkeerbeleid van toepassing op dat gedeelte waar de functiewijziging plaatsvindt. De parkeereis van de nieuwe functie wordt dan samengesteld op basis van de parkeereis van de nieuwe functie minus de parkeereis van de oude functie. Aan deze verrekening zijn wel voorwaarden verbonden: zie Hoofdstuk 2.2.2.

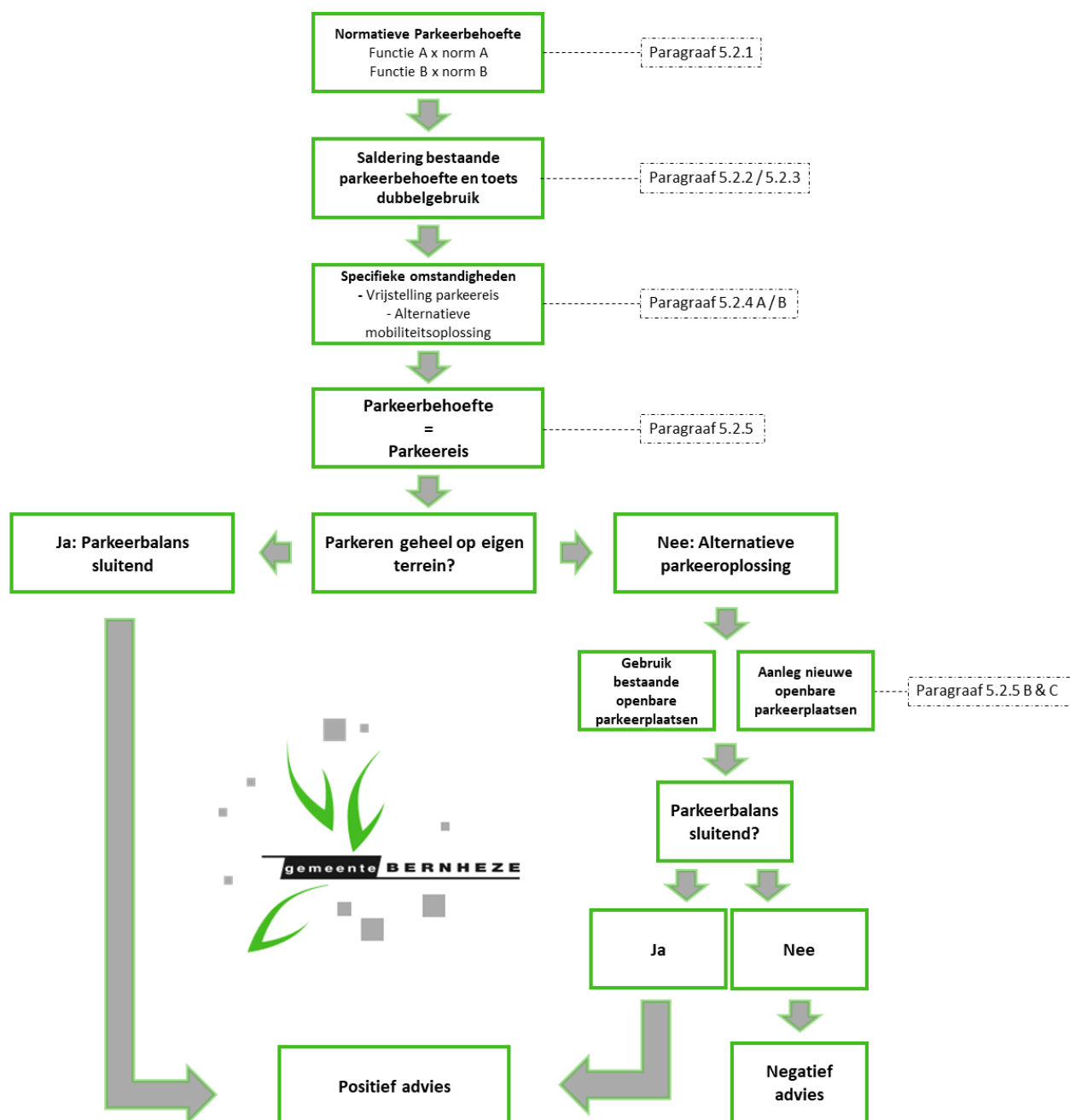
ad. 4. Functie-uitbreiding

Bij het uitbreiden van een bestaande functie is de parkeernorm van toepassing op het gedeelte dat uitgebreid wordt. Ook hier geldt dat in het verleden vergunde activiteiten waarbij niet getoetst is aan parkeernormen niet worden meegenomen in de berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen. Optopping van bestaande

woningen en woningsplitsing / kamerverhuur waarbij het bestaand aantal woningen wordt uitgebreid, maken eveneens onderdeel uit van functie-uitbreiding. Hierop is de Nota Parkeerbeleid dan ook van toepassing.

2.2 Stappenplan

Om te komen tot een sluitend parkeerplan wordt onderstaand stroomschema doorlopen. In de opvolgende paragrafen wordt een toelichting gegeven op de verschillende stappen in het stroomschema.



Figuur 1 Stroomschema stappen parkeerplan

2.2.1 Bepalen normatieve parkeerbehoefte

Wanneer de gegevens (functies) van een ontwikkeling bekend zijn, wordt de bijbehorende parkeernorm bepaald. In Bijlage 1 zijn de geldende parkeernormen per functie opgenomen. Deze wordt vermenigvuldigd met het te realiseren programma, het aantal m² bruto vloeroppervlakte of met andere eenheden zoals het aantal zitplaatsen. Bij een gecombineerde ontwikkeling wordt de berekening voor iedere functie apart uitgevoerd. De uitkomsten van iedere berekening worden vervolgens bij elkaar opgeteld; deze optelling vormt de normatieve parkeerbehoefte.

2.2.2 Verrekening oude functie

Bij een functiewijziging of bij langdurige leegstand zorgde de oorspronkelijke functie ook voor een parkeerbehoefte. Deze parkeerplaatsen kunnen worden, wanneer ze behouden blijven na functiewijziging, worden 'hergebruikt' om de parkeerbehoefte van de nieuwe functie (deels) op te lossen. Het verrekenen van deze parkeerplaatsen heet salderen. Dit is mogelijk tot maximaal vijf jaar nadat de laatste vergunde functie is komen te vervallen. Parkeerplaatsen die exclusief ter beschikking staan van de huidige functie (vaak gelegen op eigen terrein), kunnen op alle dagdelen worden gesaldeerde.

Bij functiewijziging wordt rekening gehouden met een mogelijke verschuiving van het moment waarop een functie haar parkeerbehoefte genereert. De huidige en toekomstige parkeerbehoefte wordt daarom voor ieder dagdeel gesaldeerde. Hiervoor worden de aanwezigheidspercentages uit Bijlage 2 gehanteerde.

2.2.3 Toets dubbelgebruik

De parkeernorm geeft aan wat de parkeerbehoefte van een functie is. Wanneer binnen een gebied meerdere functies aanwezig zijn of worden gebouwd, vallen de pieken in parkeerbehoefte van die functies niet altijd op hetzelfde moment. Bij woningen is de parkeerbehoefte bijvoorbeeld op werkdagen in de avond en nacht maximaal. Bij een supermarkt of kantoor zal deze behoefte vooral overdag optreden. Het moment waarop alle gecombineerde functies tezamen een maximale parkeerbehoefte genereren wordt de maatgevende parkeerbehoefte genoemd. De maatgevende parkeerbehoefte wordt bepaald aan de hand van de aanwezigheidspercentages uit Bijlage 2.

2.2.4 Specifieke omstandigheden

Er kunnen specifieke omstandigheden zijn die van invloed zijn op het bepalen van de normatieve parkeerbehoefte. Deze omstandigheden dienen dan beschreven te worden in het parkeerplan. Hieronder staan voorbeelden van specifieke omstandigheden die van invloed kunnen zijn op de parkeerbehoefte.

a. Vrijstelling parkeereis

Wanneer bij verbouwplannen het verschil tussen parkeerbehoefte van de oude functie en de nieuwe functie voor de totale ontwikkeling kleiner is dan 1,5 parkeerplaats verleent de gemeente vrijstelling van de parkeereis. Dit geldt bijvoorbeeld bij een beperkte uitbreiding van het vloeroppervlak van een supermarkt. Deze vrijstelling geldt niet voor ontwikkelingen met de functie 'wonen'. De regeling voor aan huis gebonden beroepen en lichte bedrijvigheid aan huis staat beschreven in paragraaf 4.3 van deze Nota Parkeerbeleid.

b. Correctie op parkeernorm bij alternatieve mobiliteitsoplossingen

De gemeente kan besluiten om in bijzondere gebieden of situaties een mobiliteitscorrectie toe te passen op de totale parkeervraag. Zo kan de gemeente vanwege andere belangen, beleid of plannen een correctie toestaan op de totale parkeervraag. De initiatiefnemer kan een aanvraag indienen bij de gemeente voor correctie op de totale parkeervraag in verband met een specifieke doelgroep of het aanbieden van een alternatieve mobiliteitsoplossing. Daarbij hanteert de gemeente Bernheze een maximumpercentage voor de correctie op de normatieve parkeerbehoefte (na saldering):

- | | |
|---|--|
| • Correctie specifieke doelgroep | maximaal 15% van de normatieve parkeerbehoefte |
| • Correctie inzet deelauto: | maximaal 20% van de normatieve parkeerbehoefte |
| • Correctie inzet overige deelmobiliteit: | maximaal 5% van de normatieve parkeerbehoefte |

Hoofdstuk 3.6 bevat een nadere uitwerking van deze mobiliteitscorrecties. Het is aan de initiatiefnemer om de vaste kosten bij het opzetten van een alternatieve mobiliteitsdienst te dragen en verantwoording tot de uitvoer en continuïteit te waarborgen. De basis voor afwijking als gevolg van bijzondere omstandigheden wordt gevormd door een onderbouwing of bereikbaarheidsplan dat onderdeel uitmaakt van de ruimtelijke onderbouwing. Afspraken en contracten met de aanbieder van de alternatieve mobiliteitsdienst dient aan de gemeente te worden overlegd, als onderdeel van het bereikbaarheidsplan.

2.2.5 Parkeerbehoefte = Parkeereis

Nadat de parkeereis is vastgesteld komt vervolgens de vraag of de parkeereis geheel, gedeeltelijk of niet op eigen terrein gerealiseerd kan worden. Het uitgangspunt is dat ieder bouwplan op eigen terrein de benodigde parkeerplaatsen aanlegt. Als dit om beargumenteerde redenen niet mogelijk is, dan is het college bevoegd af te wijken. Het is aan de initiatiefnemer om schriftelijk aan te tonen dat het parkeren niet (geheel) op eigen terrein kan worden gerealiseerd. De initiatiefnemer dient een verzoek tot afwijking in bij de gemeente. Onderstaand zijn de mogelijkheden voor het opvangen van de parkeereis op eigen terrein of in de openbare ruimte opgenomen.

a. Parkeren eigen terrein

Een ontwikkeling moet in de basis voorzien in voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein. Soms is deze eis niet haalbaar. Voor ontwikkelingen met een resterende parkeereis groter of gelijk aan drie parkeerplaatsen moet een ontwikkelaar onderbouwd aangeven waarom deze niet op eigen terrein gerealiseerd kunnen worden. Wanneer de aanvrager niet kan voorzien in voldoende parkeervoorzieningen op eigen terrein is het mogelijk om gebruik te maken van vervangende parkeervoorzieningen (zie volgende stappen). Bij het bepalen van de parkeercapaciteit op eigen terrein maakt de initiatiefnemer gebruik van de berekeningsmethode die is omschreven in Tabel 1.

b. Gebruik openbare parkeerplaatsen

De vervangende parkeerruimte kan ook een parkeerruimte in het openbaar gebied zijn. Indien er voldoende parkeerruimte op straat is, ook na realisatie van het initiatief, kan de gemeente vrijstelling verlenen van het (geheel) realiseren van de parkeereis op eigen terrein. De bewijslast ligt hierbij bij de initiatiefnemer.

Deze dient middels parkeertellingen, uitgevoerd door een onafhankelijk onderzoeksbureau (ISO 9001 gecertificeerd), aan te tonen dat de parkeerdruk, in het op een acceptabele loopafstand gelegen gebied (Bijlage 3), op de drukste momenten onder de 85% is en ook na realisatie van het initiatief op de drukste momenten onder de 85% blijft. De betreffende meetmomenten en perioden worden bepaald / goedgekeurd door de gemeente.

c. Aanleg parkeerplaatsen in de openbare ruimte

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

- de door het CROW aangehouden acceptabele loopafstanden (Bijlage 3);
- het feit dat de aanleg van parkeerplaatsen niet ten koste mag gaan van de kwaliteit van de omgeving.

De gemeente past maatwerk toe op basis van redelijkheid en billijkheid voor de te verhalen kosten voor de aanleg van nieuwe parkeerplaatsen in de openbare ruimte. De kosten omvatten de aanlegkosten van de parkeerplaatsen, de voorbereiding, toezicht en uitvoering van de aanleg en inbrengwaarde of verwervingskosten van de grond.

De directe kosten voor het realiseren van parkeren binnen de openbare ruimte worden volledig doorberekend aan de initiatiefnemers. In het nieuw op te stellen mobiliteitsbeleid (2024) wordt de bijdrage voor de indirecte kosten bepaald.

Afrondingsregel

Om een parkeerplan op te stellen worden verschillende berekeningen uitgevoerd. Bij de vaststelling van de normatieve parkeerbehoefte en de parkeerbehoefte naar toepassing van de aanwezigheidspercentages wordt wiskundig afgerond. Dit betekent dat kleiner of gelijk aan 0,49 naar beneden wordt afgerond en groter of gelijk aan 0,50 naar boven.

3 OVERIGE UITGANGSPUNTEN

Voor een aantal situaties zijn andere uitgangspunten van toepassing. Deze uitgangspunten hoeven enkel in het parkeerplan opgenomen te worden indien daar sprake van is.

3.1 Zorgwoningen

De functie 'zorgwoning' kent verschillende verschijningsvormen. In de praktijk blijkt dat er grofweg drie type zorgwoningen te onderscheiden zijn, waarbij de volgende parkeernorm dient te worden toegepast:

- Intramurale zorgwoningen (mensen met zwaardere zorgindicatie).
 - o Voor dit type zorgwoningen geldt de parkeernorm in de categorie 'Verpleeg- en verzorgingstehuis'.
- Extramurale zorgwoningen type 1 (zorgbehoevenden bewoners met behoefte aan zorg op afroep).
 - o Voor dit type zorgwoningen geldt de parkeernorm in de categorie 'Aanleunwoning, serviceflat'.
- Extramurale zorgwoningen type 2 (voor vitale bewoners met een kleine zorgvraag).
 - o Voor dit type zorgwoningen geldt de parkeernorm voor reguliere woningen.

Indien onduidelijkheid bestaat over de exacte verschijningsvorm of er sprake is van overlap van het type zorgwoning dat wordt gerealiseerd, geldt de parkeernorm van de categorie met de hoogste parkeernorm.

3.2 Aan huis gebonden beroep en lichte bedrijvigheid aan huis

In toenemende mate wordt in woongebieden de woonfunctie gecombineerd met een werk- of zorgfunctie. Hierbij kan gedacht worden aan webwinkels, kappers, pedicures, mantelzorg etc. Over het algemeen zijn dit functies die relatief weinig tot geen bezoekers en werknemers hebben. De parkeergevolgen van dergelijke bedrijven zijn verwaarloosbaar. Eventuele bezoekers en werknemers zijn aangewezen op de aanwezige parkeerplaatsen in de woonwijk waar overdag over het algemeen sprake is van restcapaciteit van parkeerplaatsen.

De parkeerbehoefte van aan huis gebonden beroepen en lichte bedrijvigheid aan huis is daarom buiten beschouwing gelaten. Bij de vergunningverlening volstaat het dan ook om te verwijzen naar het bestemmingsplan waarin als voorwaarde is opgenomen dat er geen negatieve gevolgen voor de parkeerbalans mogen zijn.

3.3 Parkeren op eigen terrein

Een ontwikkeling moet in beginsel op eigen terrein kunnen voldoen aan de parkeervraag. Voor de functie wonen bestaat de parkeernorm uit een bewoners- en een bezoekersdeel. Het aandeel bezoekersplaatsen per woning bedraagt 0,3 parkeerplaats per woning. Een uitzondering hierop is de categorie kamerverhuur (zelfstandig en niet-zelfstandig), hiervoor bedraagt het bezoekersdeel 0,2 per kamer.

Zowel het bewoners- als bezoekersaandeel parkeerplaatsen wordt in beginsel op eigen terrein aangelegd. In gevallen waarbij bezoekersparkeren op eigen terrein wordt opgelost, dient het ontwerp van de parkeervoorziening hierop te zijn afgestemd (openbaar toegankelijk en goed vindbaar). In het geval dat op eigen terrein niet voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden, wordt gekeken naar alternatieve parkeeroplossingen (zie Hoofdstuk 2.2.4).

Een garage bij een woning, met uitzondering van een geclusterde garagebox, wordt niet meegeteld als parkeermogelijkheid op eigen terrein. In de praktijk hebben veel garages aan een woning of een bij een woning (aan)gebouwde garage een andere bestemming zoals bijkeuken, slaapkamer of kantoor. Hiermee wordt op voorhand rekening gehouden zodat het aantal aan te leggen parkeerplaatsen voldoende duurzaam en toekomstvast is.

Parkeerplaatsen op eigen terrein komen voor in verschillende soorten en maten. In de praktijk blijkt dat in niet alle gevallen parkeerplaatsen op eigen terrein worden gebruikt voor het parkeren van de auto. Om die reden bevat deze Nota Parkeerbeleid berekeningsaantallen voor parkeervoorzieningen op eigen terrein bij woningen (Tabel 1). Daarbij wordt per type parkeervoorziening een berekeningsaantal gegeven. Dit is het aantal waarmee het betreffende type parkeervoorziening mag worden meegerekend bij het bepalen van het parkeeraanbod. De berekeningsaantallen zijn afkomstig uit CROW-publicatie 381 en zijn ongewijzigd overgenomen.

Type parkeergelegenheid	Berekeningsaantal	Ontwerpeis
Woning met garage en een oprit	1,0 pp	Minimaal 6 meter diep en 2,5 breed
Woning met garage zonder oprit	0,0 pp	
Woning met oprit / parkeerplaats	1,0 pp	Minimaal 6 meter diep en 2,5 breed
Woning met carport	1,0 pp	Minimaal 6 meter diep en 2,5 breed
Woning met dubbele oprit naast elkaar	min 2,0 pp	Minimaal 6 meter diep en 2,5 breed per auto ¹
Losse garagebox (niet bij woning) ²	0,4 pp	Minimaal 5,0 meter diep

Tabel 1: Berekeningsaantallen parkeervoorzieningen op eigen terrein bij woningen (CROW-publicatie 381, 2018)

Let op: bovenstaande Tabel 2 laat geen parkeernormen (berekenen parkeereis) zien, maar wordt gebruikt om de parkeeroplossing op eigen terrein te kwantificeren (berekenen parkeeraanbod). De parkeernormen voor verschillende type voorzieningen zijn opgenomen in Bijlage 1 van deze Nota Parkeerbeleid.

Bij nieuwe woningbouwontwikkelingen komt het voor dat, als onderdeel van het plan, bij het inrichten van het woongebied parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden gerealiseerd. Dit gebeurt langs de straat of in aparte 'parkeerkoffers'. Mits dit geen negatief effect heeft op de parkeerdruk in bestaand openbaar gebied en er wordt voorzien in voldoende parkeerplaatsen (conform de geldende normen), is het oplossen van de parkeerbehoefte in openbaar gebied toegestaan. De bewijslast ligt hierbij bij de initiatiefnemer. Een parkeeronderzoek dient te worden uitgevoerd middels parkeertellingen, uitgevoerd door een onafhankelijk onderzoeksbureau.

3.4 Gehandicaptenparkeerplaatsen

In centrumgebieden en bij openbare voorzieningen zoals sport en maatschappelijk moet rekening gehouden worden met de realisatie van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen. Hierbij moeten de volgende aandachtspunten in acht genomen worden:

- Op grote parkeerlocaties (> 50 parkeerplaatsen) is (minimaal) 2% van de parkeercapaciteit aangewezen als algemene gehandicaptenparkeerplaats.
- Op kleinere parkeerlocaties wordt maatwerk toegepast.
- De algemene gehandicaptenparkeerplaatsen liggen zo dicht mogelijk bij de (hoofd)ingang van de voorziening waarvoor de parkeerplaatsen bedoeld zijn.

3.5 Parkeren en opladen elektrische voertuigen

Bij het bepalen van de parkeerbehoefte van voorzieningen moet rekening gehouden worden met de realisatie van parkeerplaatsen en oplaadvoorzieningen voor elektrische voertuigen. Hierbij moeten de volgende aandachtspunten in acht worden genomen:

- Op grote openbare parkeerlocaties (> 50 parkeerplaatsen) is (minimaal) 2% van de parkeercapaciteit aangewezen als parkeerplaats voor elektrische voertuigen met bijbehorende laadvoorziening.
- De locatie van elektrische laadpalen dient voldoende zichtbaar te zijn voor aankomende bezoekers zodat zij niet hoeven te zoeken naar een laadpaal.

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

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

- De gemeente Bernheze streeft naar duurzaamheid en wil het gebruik van elektrische voertuigen stimuleren. In samenspraak met de gemeente wordt een geschikte locatie voor de laadvoorziening(en) op de parkeerlocatie bepaald.
- Bij de aanleg van laadvoorzieningen voor elektrische voertuigen dient rekening te worden gehouden met de toegestane parkeerduur (blauwe zone). Afhankelijk van de laadvoorziening kan de laadduur variëren van een half uur (snellaadpaal) tot vier uur of langer (gemiddelde openbare laadpaal).
- Voor de aanleg van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen in de privaat gebouwde omgeving (woning- en utiliteitsbouw) geldt Europese wetgeving³ waaraan voldaan dient te worden.

3.6 Mobiliteitscorrectie

In specifieke gevallen biedt het toetsingskader de mogelijkheid om, indien sprake is van specifieke doelgroepen of de inzet van alternatieve mobiliteitsoplossingen een correctie toe te passen op de normatieve parkeerbehoefte. Daarbij hanteert de gemeente Bernheze een maximumpercentage voor de correctie op de normatieve parkeerbehoefte (na saldering):

- | | |
|---|---|
| • Correctie specifieke doelgroep | maximaal 15% van de normatieve parkeerbehoefte |
| • Correctie inzet deelauto: | maximaal 20% van de normatieve parkeerbehoefte ⁴ |
| • Correctie inzet overige deelmobiliteit: | maximaal 5% van de normatieve parkeerbehoefte |

Bij het toetsen van onderbouwing ten aanzien van specifieke doelgroepen of alternatieve mobiliteitsoplossingen in het bereikbaarheidsplan, let de gemeente in hoofdzaak op de kwaliteit van de onderbouwing en mobiliteitsoplossing. De gemeente bepaalt daarom ook of een bepaalde oplossing goedgekeurd wordt of niet. Hoe hoger de kwaliteit, hoe aantrekkelijker het gebruik en dus hoe groter de mogelijke correctie op de parkeernorm (tot een maximum van bovenstaande waardes). Daarbij kijkt het college niet alleen naar de initiële kwaliteit, maar ook naar de mate waarin goed beheer en onderhoud gegarandeerd is. Onderstaand worden voor de mogelijke mobiliteitscorrecties uitgangspunten meegegeven.

Doelgroepen met afwijkende parkeerbehoefte

In sommige gevallen sluiten de beoogde doelgroepen van voornamelijk woningbouwplannen onvoldoende aan bij de hoogte van de parkeernorm. Dit kan komen door een afwijkend mobiliteitsprofiel van de desbetreffende doelgroep. Indien hier sprake van is, heeft de initiatiefnemer de mogelijkheid dit te onderbouwen door middel van een doelgroepenanalyse. In deze analyse wordt specifiek aandacht besteed aan het autobezit en -gebruik van de beoogde doelgroep, met voorbeeldprojecten van vergelijkbare doelgroepen. Er is een maximale mobiliteitscorrectie mogelijk van 15% op de normatieve parkeerbehoefte.

Inzet deelauto's

Maximaal 20% van de parkeerbehoefte van bewoners van woningen mag worden gecompenseerd met de inzet van deelauto's. Op dit aantal parkeerplaatsen geldt een vervangingswaarde (1 deelauto vervangt 4 eigen auto's). Hieronder wordt de rekenmethode verder uitgelegd.

Bij de inzet van deelauto's dient door de initiatiefnemer een conceptbeschrijving met de volgende onderdelen te worden aangeleverd:

- **Deelauto-norm:** de vervangingswaarde van de in te zetten deelauto's. De gemeente gaat daarbij uit van een verhouding van 1 deelauto vervangt 4 eigen auto's (reductie 3 reguliere parkeerplaatsen per parkeerplaats met deelauto);
- **Beschrijving deelauto-concept:** een beschrijving aan van het beoogde deelauto-concept, met een onderbouwing dat de doelgroep aansluit bij gebruikersgroepen van deelauto's (bijvoorbeeld jongeren, doelgroepen zonder auto, eenpersoonshuishoudens, etc.).

³ Energy Performance of Buildings Directive III

⁴ In het maximumpercentage van 20% is geen rekening gehouden met parkeerplaatsen die nodig zijn voor het stallen van deelauto's. Hierdoor valt de daadwerkelijk reductie van het aantal parkeerplaatsen lager uit. Zie het kopje 'Inzet deelauto's'.

- **Overeenkomst aanbieder deelauto:** de contractuele afspraken met de aanbieder van het deelauto-concept aan. Dit dient een overeenkomst die langjarig is van aard, inclusief businessplan en haalbaarheidsanalyse.
- **Risicobeheersing:** hoe het contractueel is / wordt geregeld wanneer een aanbieder niet meer in staat is om te kunnen voldoen aan de aangegane verplichtingen in het project.

Met de inzet van deelauto's is een maximale correctie van 20% mogelijk op de parkeerbehoefte van de functie waarvoor de deelmobiliteit wordt ingezet.

- **Voorbeeld:** de parkeerbehoefte voor bewoners (excl. bezoekersparkeren) bedraagt totaal 100 parkeerplaatsen. Hiervan mogen maximaal 20 parkeerplaatsen gecompenseerd worden met de inzet van deelauto's. Vijf parkeerplaatsen met deelauto vervangen deze 20 regulieren parkeerplaatsen (conform deelauto-norm 1 op 4).
- Indien vijf deelauto's worden ingezet, bedraagt de overgebleven normatieve parkeerbehoefte voor bewoners 80 parkeerplaatsen (reguliere parkeerplaatsen) + 5 parkeerplaatsen (stallen deelauto's) = 85 parkeerplaatsen.
- De 80 reguliere parkeerplaatsen mogen vervolgens worden meegerekend bij het doorrekenen van dubbelgebruik. De 5 parkeerplaatsen voor het stallen van deelauto's worden buiten deze berekening gehouden, omdat deze altijd beschikbaar dienen te zijn en niet kunnen worden ingezet voor andere doeleinden.

Inzet overige deelmobiliteit

Andere vormen van deelmobiliteit, zoals deelfietsen en deelscooters, kunnen een onderdeel zijn van het mobiliteitsplan. Dienstverleners kunnen deze vervoersmiddelen aanbieden als een bijkomende service voor hun klanten. Als er wordt beweerd dat deelmobiliteit zal leiden tot minder vraag naar auto- en fietsparkeerplaatsen, dan moet de initiatiefnemer hiervoor een onderbouwing leveren.

Met de inzet overige deelmobiliteit is een maximale correctie van 5% mogelijk op de normatieve parkeerbehoefte van de functie waarvoor de deelmobiliteit wordt ingezet.

4 PARKEERNORMEN FIETS

Bij ruimtelijke plannen dient om die reden rekening te worden gehouden met voldoende stallingsplaatsen voor fietsen. Bij vergunningaanvragen dient de initiatiefnemer de fietsparkeerbehoefte en passende oplossing voor fietsparkeren inzichtelijk te maken. Dit dient binnen de plangrenzen, op eigen terrein te gebeuren. Stallingsplaatsen voor bezoekers dienen vrij toegankelijk te zijn. Op de fietsparkeernormen zijn dezelfde aanwezigheidspercentages van toepassing als voor autoparkeren. Mobiliteitscorrecties zijn niet toepasbaar op de fietsparkeernormen.

4.1.1 Fietsparkeren bewoners woonfuncties

Het Bouwbesluit 2012 (artikel 4.30 - 4.32) verplicht om bij nieuwbouwwoningen een afsluitbare bergruimte te realiseren waar bewoners hun fiets en / of scootmobiel kunnen stallen. Het Bouwbesluit biedt daarnaast ruimte voor gelijkwaardige oplossingen, zoals een gezamenlijke fietsenstalling in woongebouwen. Onderstaande tabel geeft de gemeentelijke normen voor het benodigd aantal stallingsplaatsen voor bewoners (bij collectieve stallingsruimte). Deze normen zijn gebaseerd op de meest actuele kencijfers van het CROW.

Tabel 2 Fietsparkeernormen

Woninggrootte*	Parkeernorm fiets
< 50 m ² gbo	2,0 per woning
50 – 75 m ² gbo	2,25 per woning
75 – 100 m ² gbo	3,0 per woning
100 – 125 m ² gbo	3,75 per woning
125 – 150 m ² gbo	4,5 per woning

* 0,75 stallingsplaats per kamer (0,25 m² gbo) met een minimum van 2 stallingsplaatsen per woning.

Bij het realiseren van een collectieve fietsenberging in plaats van individuele bergingen conform bovenstaande normen, gelden de volgende aanvullende voorwaarden.

- Bij de keuze voor een gezamenlijke fietsenberging is het verplicht om voor iedere woning een interne berging van minimaal 2,7 m² te realiseren (voor het opbergen van spullen).
- Dubbellaagse stallingen zijn toegestaan, zolang per woning altijd minimaal twee stallingsplaatsen in een laag rek beschikbaar zijn.
- Een goede bereikbaarheid vanaf het maaiveld.

4.1.2 Fietsparkeren bezoekers woonfuncties

Bij appartementen geldt de aanvullende eis dat er in stallingsplaatsen voor bezoekers van woningen moet worden voorzien. Bij grondgebonden woningen is het uitgangspunt dat bezoekers hun fiets nabij de woning kunnen parkeren (bijv. in de tuin of tegen de voorgevel, zonder hinder van overig verkeer).

Voor bezoekers van appartementen geldt een norm van 0,5 stallingsplaats per woning. Deze norm is gebaseerd op de meest actuele kencijfers van het CROW. Deze norm geldt t/m 20 woningen in een bouwblok. Vanaf de 21^e woning in een bouwblok geldt een correctie van 50% op deze norm. De norm bedraagt dan 0,25 stallingsplaats per woning. Bij het realiseren van 40 appartementen in een bouwblok bedraagt het benodigd aantal stallingsplaatsen voor bezoekers daarmee 15 stuks ($[20 * 0,5] + [20 * 0,25]$).

4.1.3 Fietsparkeren niet-woonfuncties

Voor niet-woonfuncties hanteert de gemeente Bernheze de meest actuele landelijke CROW fietsparkeerkencijfers. Deze zijn opgenomen in de online-publicatie Fietsparkeerkencijfers 2019. Indien deze worden geactualiseerd, gelden deze nieuwe kencijfers als de norm.

Binnen de gegeven bandbreedte heeft de initiatiefnemer ruimte om een passend aantal stallingsplaatsen voor fietsen te realiseren. Indien hiervan wordt afgeweken, dient hiervoor een motivering te worden opgesteld. Deze wordt ter toetsing voorgelegd aan de gemeente.

BIJLAGEN

B1 PARKEERNORMEN GEMEENTE BERNHEZE

Wonen*				
	eenheid	Zone 'Centrum'	Zone 'Rest bebouwde kom'	Zone 'Buitengebied'
Koop, huis, vrijstaand	per woning	1,8	1,9	2,0
Koop, huis, twee onder een kap	per woning	1,7	1,8	1,8
Koop, huis, tussen / hoek	per woning	1,5	1,6	1,6
Koop, appartement, groot (> 75 m² GO)	per woning	1,6	1,7	1,7
Koop, appartement, midden (50 tot 75 m² GO)	per woning	1,4	1,5	1,5
Koop, appartement, goedkoop (< 50 m² GO)	per woning	1,3	1,3	1,3
Huur, huis, vrije sector	per woning	1,5	1,6	1,6
Huur, huis, sociale huur	per woning	1,3	1,3	1,3
Huur, appartement, duur (> 75 m² GO)	per woning	1,4	1,5	1,5
Huur, appartement, midden / goedkoop (< 75 m² GO)	per woning	1,1	1,1	1,1
Huur, appartement, sociale huur	per woning	1,1	1,1	1,1
Kamerverhuur, zelfstandig (niet-studenten)	per eenheid	0,6	0,6	0,6
Kleine eenpersoonswoning (tiny house; meestal grondgebonden)	per kamer	0,3	0,3	0,3
Kamerverhuur, studenten, niet zelfstandig	per kamer	0,3	0,3	0,3
Aanleunwoning, serviceflat (zelfstandige woning met beperkte zorgvoorzieningen)	per woning	1,1	1,1	1,1

* Inclusief aandeel bezoekersparkeren. Het aandeel bezoekersparkeren bedraagt 0,3 parkeerplaats per woning, met uitzondering van de woningtypes 'Huur, huis, sociale huur', 'Huur, appartement, sociale huur', 'Kamerverhuur nietzelfstandig', 'Kamerverhuur zelfstandig / Kleine eenpersoonswoning' (bezoekersaandeel 0,2 per woning).

Werken				
	eenheid	Zone 'Centrum'	Zone 'Rest bebouwde kom'	Zone 'Buitengebied'
Bedrijf arbeidsextensief / bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)	per 100 m² bvo	0,7	1,1	1,1
Bedrijf arbeidsintensief / bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	per 100 m² bvo	1,6	2,4	2,4
Bedrijfsverzamelgebouw	per 100 m² bvo	1,4	2,0	2,0
Kantoor (met baliefunctie)	per 100 m² bvo	2,5	3,6	3,6
Kantoor (zonder baliefunctie) / commerciële dienstverlening	per 100 m² bvo	1,9	2,6	2,6

Winkel en boodschappen				
	eenheid	Zone 'Centrum'	Zone 'Rest bebouwde kom'	Zone 'Buitengebied'
Bouwmarkt	per 100 m² bvo	1,9	2,5	2,5
Bruin- en witgoedzaken	per 100 m² bvo	4,1	8,2	9,3
Buurt- en dorpscentrum (overige detailhandel)	per 100 m² bvo	3,3	4,0	4,0
Buurtsupermarkt	per 100 m² bvo	2,3	4,1	4,1
Fullservice-supermarkt	per 100 m² bvo	3,9	5,9	5,9
Groothandel specialist	per 100 m² bvo	6,4	6,8	6,8
Kringloopwinkel	per 100 m² bvo	1,3	2,0	2,3
Meubelboulevard / woonboulevard	per 100 m² bvo	2,2	2,6	2,6
Outletcentrum	per 100 m² bvo	9,5	10,4	10,4

Winkel en boodschappen				
	eenheid	Zone 'Centrum'	Zone 'Rest bebouwde kom'	Zone 'Buitengebied'
Tuincentrum	per 100 m ² bvo	2,4	2,7	2,9
Weekmarkt	per 100 m ² bvo	0,2	0,2	0,2
Wijkcentrum	per 100 m ² bvo	4,7	5,5	5,5
Winkelboulevard	per 100 m ² bvo	4,0	4,5	4,5
Woonwarenhuis (zeer groot)	per 100 m ² bvo	5,2	5,2	5,2
Woonwarenhuis / woonwinkel	per 100 m ² bvo	1,3	2,0	2,0

Sport, cultuur en ontspanning				
	eenheid	Zone 'Centrum'	Zone 'Rest bebouwde kom'	Zone 'Buitengebied'
Bibliotheek	per 100 m ² bvo	0,5	1,2	1,4
Biljart- / snookercentrum	per speeltafel	0,9	1,4	1,8
Bioscoop	per 100 m ² bvo	3,2	11,2	13,7
Bowlingcentrum	per bowlingbaan	1,6	2,8	2,8
Casino	per 100 m ² bvo	5,7	6,5	8,0
Dansstudio	per 100 m ² bvo	1,6	5,5	7,4
Filmtheater / filmhuis	per 100 m ² bvo	2,6	7,9	9,9
Fitnesscentrum	per 100 m ² bvo	1,7	6,3	7,4
Fitnessstudio / sportschool	per 100 m ² bvo	1,4	4,8	6,5
Golfbaan (18 holes)	per 18 holes / 60 ha	96,0	96,0	118,3
Golfofencentrum	per 6 ha	51,1	51,1	56,2
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal)	per 100 m ² bvo	3,1	4,7	5,1
Manege / paardenhouderij	per box	0,4	0,4	0,4
Museum	per 100 m ² bvo	0,6	1,1	1,1
Sauna / hammam	per 100 m ² bvo	2,5	6,7	7,3
Sporthal	per 100 m ² bvo	1,6	2,9	3,5
Sportveld	per ha netto terrein	20,0	20,0	20,0
Sportzaal	per 100 m ² bvo	1,2	2,9	3,6
Squashhal	per 100 m ² bvo	1,6	2,7	3,2
Tennishal	per 100 m ² bvo	0,3	0,5	0,5
Theater / schouwburg	per 100 m ² bvo	7,4	9,8	12,0
Volkstuin	per 10 tuinen	1,3	1,4	1,5
Wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)	per 100 m ² bvo	9,3	9,3	10,3
Zwembad openlucht	per 100 m ² bvo	10,1	12,9	15,8
Zwembad overdekt	per 100 m ² bvo	10,7	11,5	13,3

Horeca en (verblijfs)recreatie				
	eenheid	Zone 'Centrum'	Zone 'Rest bebouwde kom'	Zone 'Buitengebied'
Bungalowpark	per bungalow	1,7	1,7	2,1
Café, bar, cafetaria	per 100 m² bvo	6,0	7,0	7,0
Camping / kampeertrein	per standplaats	7,0	1,2	1,2
Discotheek	per 100 m² bvo	5,5	20,9	20,9
Evenementenhal / beursgebouw / congresgebouw	per 100 m² bvo	8,5	8,5	8,5
Hotel	per 10 kamers	3,5	7,5	9,0
Restaurant	per 100 m² bvo	11,0	15,0	15,0

Gezondheid en (sociale) voorzieningen				
	eenheid	Zone 'Centrum'	Zone 'Rest bebouwde kom'	Zone 'Buitengebied'
Apotheek	per apotheek	2,4	3,4	3,4
Begraafplaats	per plechtigheid	31,6	31,6	31,6
Consultatiebureau	per behandelkamer	1,5	2,1	2,2
Consultatiebureau voor ouderen	per behandelkamer	1,3	2,0	2,2
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1,7	2,0	2,0
Gezondheidscentrum	per behandelkamer	1,7	2,5	2,5
Huisartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	2,3	3,3	3,3
Penitentiaire inrichting	per 10 cellen	1,7	3,3	3,7
Religiegebouw	per zitplaats	0,2	0,2	0,2
Tandartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1,7	2,6	2,7
Verpleeg- en verzorgingstehuis	per wooneenheid	0,6	0,6	0,6

Onderwijs				
	eenheid	Zone 'Centrum'	Zone 'Rest bebouwde kom'	Zone 'Buitengebied'
Avondonderwijs	per 10 studenten	4,6	6,8	10,5
Basisschool (excl. parkeren halen & brengen)	per leslokaal	0,8	0,8	0,8
Kinderdagverblijf (crèche) (excl. parkeren halen & brengen)	per 100 m² bvo	1,0	1,4	1,5
Middelbare school	per 100 leerlingen	3,7	4,9	4,9
ROC	per 100 leerlingen	4,8	5,9	5,9

In de tabellen in deze bijlage staat een veelheid aan afzonderlijke functies opgenomen. Het kan ook voor komen dat meerdere functies zijn verenigd in één gebouw. In dat geval dient van iedere functie afzonderlijk het aantal benodigde parkeerplaatsen te worden berekend en wordt aan de hand van de in deze Nota benoemde aanwezigheidspercentages het dubbelgebruik bepaald (Bijlage 1). Zo ontstaat een totale parkeervraag voor alle gecombineerde functies. Indien de desbetreffende functie niet (volledig) overeenkomt met één van bovenstaande categorieën, wordt in overleg met de gemeente maatwerk toegepast.

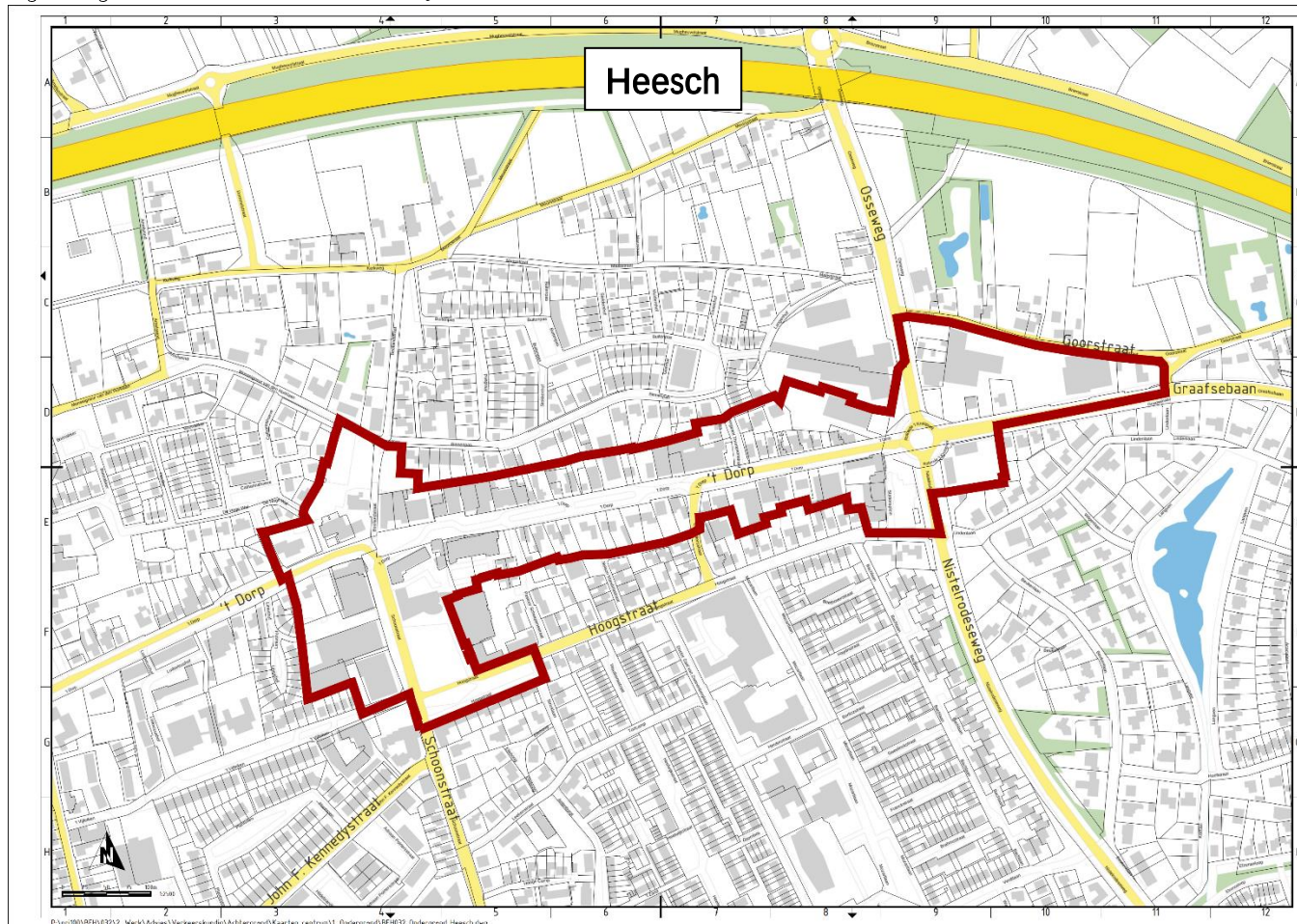
B2 AANWEZIGHEIDSPERCENTAGES GEMEENTE BERNHEZE

Functie	werkdagochtend	werkdagmiddag	werkdagavond	werkdagnacht	koopavond	zaterdagmiddag	zaterdagavond	zondagmiddag
woningen bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%
kantoor / bedrijven	100%	100%	5%	0%	5%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	0%	0%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	100%	0%	0%
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	100%	0%	0%
supermarkt	30%	60%	40%	0%	80%	100%	40%	100%
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	100%	100%	100%	75%
sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	50%	100%	25%	100%
bioscooptheater / podium	5%	25%	90%	0%	90%	40%	100%	40%
sociaal medisch	100%	75%	10%	0%	10%	10%	10%	10%
verpleeg- / verzorgingstehuis / aanleunwoning / verzorgingsflat	100%	100%	50%	25%	50%	100%	100%	100%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%	0%

Tabel 3: Aanwezigheidspercentages (CROW-publicatie 381, 2018)

B3 GEBIEDSINDELING NOTA PARKEERBELEID

Begrenzing zone 'Centrum' Heesch, Heeswijk-Dinther en Nistelrode





Begrenzing zone 'Rest bebouwde kom' en 'Buitengebied'

- Binnen / buiten de bebouwde kom in de zin van de Wegenverkeerswet.

B4 LOOPAFSTANDEN PER TYPE FUNCTIE

De loopafstanden per type functie binnen de gemeente Bernheze zijn gebaseerd op de maximale loopafstanden uit CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren, Van parkeerkencijfers naar parkeernormen' (december 2018).

Hoofdfunctie	Maximale loopafstand (m)
Wonen	100
Winkelen	200
Werken	200
Ontspanning	100
Gezondheidszorg	100
Onderwijs	100