Compositie 5 stedenbouw bv
Boschstraat 35
4811 GB Breda
telefoon 076 – 5225262
email info@c5s.nl
internet www.c5s.nl
kvk Breda 20083802

Gemeente Gert-Bakel

Bestemmingsplan

“Paraplubestemmingsplan parkeren Gert-Bakel (analoog)”

Projectnummer: 152250.09
Datum: 13 september 2017

Gemeente Gemert-Bakel

Bestemmingsplan

“Paraplubestemmingsplan parkeren Gemert-Bakel (analoog)”

Inhoud

1. Toelichting
2. Regels
3. Plankaart
   id.nr. : 15225009_plankaart
   d.d. : 14-08-2017

Projectleider: dhr. drs. M.C.M. Reijnaars
Collegiale toets: dhr. ing. T.A.B.M. de Kousemaeker
Status: ontwerp

Toelichting

INHOUD

1	**INLEIDING**	**3**
1.1	Aanleiding en doel	3
1.2	Begrenzing plangebied	5
1.3	Leeswijzer	5
2	**BELEIDSKADER**	**7**
2.1	Inleiding	7
2.2	Nota Parkeernormen 2017	7
2.3	Algemene beschrijving ontwikkeling jurisprudentie na invoering “Reparatiewet BZK 2014”	7
3	**JURIDISCHE PLANTOELICHTING**	**11**
3.1	Inleiding	11
3.2	Opbouw van de regels	11
3.3	Regels	11
4	**ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID**	**13**
4.1	Inleiding	13
4.2	Toepassing Grondexploitatiewet	13
4.3	Economische uitvoerbaarheid	13
5	**MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID**	**15**
5.1	Inleiding	15
5.2	Vooroverleg	15
5.3	Zienswijzen	15

Bijlage

Bijlage 1. Nota Parkeernormen Gemert-Bakel 2017 – wijziging Parkeerbeleidsnota 2013

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding en doel

Totstandkoming wetgeving
Tot 29 november 2014 was het mogelijk om stedenbouwkundige voorschriften op te nemen in de gemeentelijke bouwverordening (artikel 8 lid 5 Woningwet). Stedenbouwkundige voorschriften voorzagen, naast de regels van het bestemmingsplan, onder meer in voorschriften ten aanzien van voorgevel-achtergevelrooilijnen, erven, bouwhoogten, parkeren en laad- en losmogelijkheden.

Aanleiding voor het gebruik van stedenbouwkundige voorschriften naast bestemmingsplannen betrof de enkele verplichting conform de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) (oud) om uitsluitend voor het buitengebied een bestemmingsplan vast te stellen en daarmee regels voor bouwen en gebruik op te nemen. Het toepassingsbereik van de stedenbouwkundige voorschriften richtte zich daarmee vooral op het stedelijk gebied.

Met de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) is de verplichting voor het opstellen van bestemmingsplannen verbreed naar het gehele gemeentelijk grondgebied. Met de Invoeringswet Wet ruimtelijke ordening werd vervolgens beoogd om stedenbouwkundige voorschriften uit de bouwverordening over te hevelen naar bestemmingsplannen, nu voor de verstedelijkte gebieden tevens verplicht bestemmingsplannen vastgesteld dienden te worden (artikel 8.17 deel B Invoeringswet Wro).

De invoering van artikel 8.17 deel B was echter uitgesteld tot een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip. De reden daarvoor was dat gemeenten zich afvroegen of het wel mogelijk zou zijn om het onderwerp parkeren, als onderdeel van de stedenbouwkundige voorschriften, in bestemmingsplannen net zo flexibel te regelen als de regeling als opgenomen in artikel 2.5.30 van de modelbouwverordening. Het criterium daarin is dat moet worden voorzien in *voldoende* parkeerruimte. Wat in een concreet geval, bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor bouwen en/of gebruiken, voldoende is, wordt dan ingevuld aan de hand van beleid. De vraag van gemeenten was dus of in bestemmingsplannen ook zou kunnen worden volstaan met een abstracte norm, te concretiseren door middel van beleid.

Op 29 november 2014 is bij koninklijk besluit de “Reparatiewet BZK 2014” in werking getreden (Stb. 2014, 458). Art. XXIII onderdeel H van de “Reparatiewet BZK 2014” voegt het nieuwe art. 133 toe aan de Woningwet. Art. 133, lid 1 Woningwet luidt dat (onder meer) art. 8, lid 5 Woningwet slechts van toepassing blijft tot het tijdstip van wijziging van een bestemmingsplan (ex art. 3.1 Wro) voor het gebied, doch uiterlijk tot 1 juli 2018[1].

[1] *De term ‘wijziging van het bestemmingsplan’ komt niet voor in de Wet ruimtelijke ordening (Wro); deze wet gaat uit van de ‘vaststelling’ of de ‘inwerkingtreding’ van een nieuw bestemmingsplan. Logischerwijs kan in de plaats van ‘wijziging’ niet ‘vaststelling’ worden*

Dit betekent dat met de wetswijziging gemeenten per 29 november 2014, ex artikel 3.1.2 lid 2 onder a Besluit ruimtelijke ordening, bestemmingsplannen kunnen vaststellen met beleidsregels. Uit de memorie van toelichting op artikel 3.1.2 lid 2 onder a Bro blijkt dat met de bepaling over het opnemen van 'wetsinterpreterende beleidsregels' in bestemmingsplannen is bedoeld om het onderwerp 'parkeren' op een vergelijkbare wijze te regelen als nu het geval is in de gemeentelijke bouwverordening. Concreet betekent dat in een bestemmingsplan kan worden volstaan met het voorschrijven van voldoende parkeerruimte en dat dit aan de hand van een beleidsregel dan concreet kan worden ingevuld.

Noodzaak regelen parkeren in bestemmingsplannen
Bestemmingsplannen die voor 29 november 2014 zijn vastgesteld, vallen onder het overgangsrecht. Voor deze bestemmingsplannen zijn de parkeernormen uit de bouwverordening tot 1 juli 2018 nog steeds van toepassing, zoals bepaald in artikel 133, lid 1 van de Woningwet. De bestemmingsplannen die na 29 november 2014 zijn vastgesteld vallen niet onder het overgangsrecht. Vanaf deze datum dienen plannen te voorzien in een passende parkeerregeling.

Het niet regelen van het onderwerp parkeren in een bestemmingsplan kan namelijk tot onwenselijke situaties leiden, omdat (bouw)plannen dan niet meer op het aspect parkeren kunnen worden getoetst en dus bij het ontbreken van voldoende parkeergelegenheid op grond daarvan niet kunnen worden afgewezen.

Doel paraplubestemmingsplan
De gemeente Gemert-Bakel heeft per 1 juni 2017 nieuw parkeerbeleid vastgesteld in de vorm van de Nota Parkeernormen Gemert-Bakel 2017 – wijziging Parkeerbeleidsnota 2013 (kortweg Nota Parkeernormen Gemert-Bakel 2017). Onderdelen van deze nota zijn ruimtelijk relevant en dienen conform de Reparatiewet te worden verankerd in een bestemmingsplan. De Nota Parkeernormen Gemert-Bakel 2017 is een beleidsregel ex artikel 4:81 Algemene wet bestuursrecht (Awb).

Voor nagenoeg alle betrokken delen van het gemeentelijk grondgebied heeft de gemeente voor 29 november 2014 de bestemmingsplannen geactualiseerd. Tot 1 juli 2018 geldt derhalve het overgangsrecht. Het is echter niet gewenst om opnieuw alle bestemmingsplannen integraal te herzien, uitsluitend voor de uitwerking van de Nota Parkeernormen Gemert-Bakel 2017. Om die reden wenst de gemeente Gemert-Bakel een paraplubestemmingsplan vast te stellen dat uitsluitend betrekking heeft op het voornoemde beleidsplan. Dit paraplubestemmingsplan heeft dan te gelden naast de overige vigerende bestemmingsplannen.

---

gelezen, omdat de stedenbouwkundige voorschriften uit de gemeentelijke bouwverordening dan zijn vervallen vóór de inwerkingtreding van het bestemmingsplan. En het 'gat' tussen vaststelling en inwerkingtreding kan in sommige gevallen, bijvoorbeeld bij schorsing van het bestemmingsplan, lang duren. Om die reden dient de wet zo te worden geïnterpreteerd dat de stedenbouwkundige voorschriften pas komen te vervallen als een nieuw bestemmingsplan in werking is getreden. Indien voor een gebied géén nieuw bestemmingsplan in werking treedt vóór 1 juli 2018, dan bestaat er vanaf 1 juli 2018 géén wettelijke grondslag meer voor het reguleren van het parkeren.

Het onderhavige bestemmingsplan heeft het karakter van een paraplubestemmingsplan. Een paraplubestemmingsplan houdt in feite in het maken van een gedeeltelijke herziening van één of meerdere plannen voor één bepaald facet of onderwerp. Onderhavig plan betreft het onderwerp parkeren en valt als een 'paraplu' over de vigerende bestemmingsplannen heen en vervangt deze bestemmingsplannen uitsluitend ten aanzien van het onderhavige aspect.

1.2 Aanleiding analoog bestemmingsplan en begrenzing plangebied

Het plangebied van het onderhavige paraplubestemmingsplan omvat een vigerend analoog bestemmingsplan als vastgesteld voor 1 januari 2010. Het betreft hier het bestemmingsplan "Bedrijventerrein Zandstraat", vastgesteld op 30 maart 2006. Binnen het plangebied van het vigerend bestemmingsplan vindt een herziening van de regels plaats als gevolg van de inwerking getreden Nota Parkeernormen Gemert-Bakel 2017.

Waarom de keuze voor een analoge versie? Voor het opstellen van een gedeeltelijke herziening gelden de volgende regels:

- Is het (moeder)plan als ontwerp ter visie gegaan voor 1 januari 2010, en verandert er geen bestemming, dan is artikel 8.1.2 Bro van toepassing, en zijn de digitaliseringsverplichtingen niet van toepassing. De herziening mag dan analoog conform het moederplan worden opgezet.
- Is het (moeder)plan als ontwerp ter visie gegaan na 1 januari 2010, dan zijn de digitaliseringsverplichtingen van toepassing en zal de herziening dan ook conform de RO Standaarden (SVBP 2012) moeten worden opgezet. De herziening is dan een digitaal bestemmingsplan. De grens van de herziening is gelijk aan de totale grens van alle vigerende plannen die worden herzien.

Voor het vigerend analoge bestemmingsplan wordt overeenkomstig artikel 8.1.2 Bro derhalve een separaat analoog paraplubestemmingsplan vastgesteld. Afzonderlijk worden aan dit plangebied regels (voorschriften) en een verbeelding (plankaart) verbonden.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van deze toelichting wordt de actuele Nota Parkeernormen Gemert-Bakel 2017 nader toegelicht. Hoofdstuk 3 omvat de juridische toelichting en geeft weer welke bestemmingsplannen worden aangepast. Hoofdstuk 4 gaat in op de economische uitvoerbaarheid van het paraplubestemmingsplan. Tenslotte beschrijft hoofdstuk 5 de uitkomsten van de wettelijk gevolgde procedure.

2 BELEIDSKADER

2.1 Inleiding

In onderhavig hoofdstuk wordt het parkeerbeleidsplan nader toegelicht. Daarnaast is een actueel overzicht opgenomen van de ontwikkelingen van de jurisprudentie inzake de regeling parkeren in bestemmingsplannen.

2.2 Nota Parkeernormen Gemert-Bakel 2017

Op 1 juni 2017 heeft de gemeenteraad de Nota Parkeernormen Gemert-Bakel 2017 – wijziging Parkeerbeleidsnota 2013 (kortweg Nota Parkeernormen Gemert-Bakel 2017) vastgesteld. De doelstelling van de nota betreft:

Het bieden van een toetsingskader voor het bepalen van de parkeerbehoefte van ruimtelijke plannen en ontwikkelingen in de gemeente Gemert-Bakel om daarmee de bereikbaarheid en leefbaarheid te waarborgen. Met behulp van dit toetsingskader moet worden voorkomen dat als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen of wijzigingen parkeerproblemen in de openbare ruimte ontstaan. Daarnaast moet voorkomen worden dat verstening plaatsvindt als dit niet nodig is.

In de Nota wordt gekozen voor het hanteren van drie gebieden waarbinnen parkeernormen per te realiseren functie gelden. Het betreft hier het centrum van Gemert en Bakel, de rest van de bebouwde kom en het buitengebied. Voor de rest van de bebouwde kom gelden de overige woongebieden van de kernen Gemert en Bakel alsmede de gehele overige 5 kernen binnen de gemeente. Het buitengebied wordt gevormd door het verkeerskundig buitengebied, hetgeen alles wat buiten de bebouwde kom is gelegen.

Binnen de drie gebieden gelden, afhankelijk van de te realiseren functie, parkeernormen afgestemd op de kencijfers van de CROW-publicatie 317 als opgenomen in de ASVV. Met onderhavig bestemmingsplan wordt de actuele Nota parkeren juridisch planologisch verankerd. Tevens maakt het bestemmingsplan het mogelijk dat door middel van een omgevingsvergunning afgeweken kan worden van de toe te passen parkeernorm. Het college van burgemeester en wethouders is daartoe het bevoegd gezag.

In de bijlage bij deze toelichting is de Nota Parkeernormen Gemert-Bakel 2017 volledigheidshalve toegevoegd.

2.3 Algemene beschrijving ontwikkeling jurisprudentie na invoering “Reparatiewet BZK 2014”

Sinds de inwerkingtreding van de “Reparatiewet BZK 2014” heeft zich uitgebreide jurisprudentie gevormd bij de Afdeling Bestuursrechtspraak Raad van State (ABRvS)

omtrent de wijze van regelen van het aspect ‘parkeren’ in bestemmingsplannen. In onderstaande paragraaf worden de belangrijkste uitspraken aangehaald. Deze uitspraken zijn van invloed op de totstandkoming van de parkeerregel zoals opgenomen in onderhavig paraplubestemmingsplan.

9 september 2015 ABRvS nr. 201410585/1/R6
Desbetreffende uitspraak betreft één van de eerste uitspraken van de Afdeling inzake een parkeerregeling als opgenomen in een bestemmingsplan na inwerkingtreding van de Reparatiewet BZK 2014. In deze uitspraak oordeelt de Afdeling ten eerste bij welke bevoegdheid de planregel inzake parkeren betrekking heeft. De bevoegdheid ziet op de toetsingsnorm ‘aanvraag omgevingsvergunning voor het bouwen’.

Daarnaast oordeelt de Afdeling dat het in een bestemmingsplan is toegestaan om een zogenaamde dynamische verwijzing op te nemen. Een dynamische verwijzing houdt in dat in de regels wordt verwezen naar een beleidsnota en dat als die beleidsnota wordt gewijzigd, die gewijzigde beleidsnota van toepassing is. Een statische verwijzing daarentegen, houdt in dat wordt verwezen naar een beleidsnota die vergezeld gaat van een datum van vaststelling, zodat daarmee uitsluitend dat beleid c.q. het beleid ten tijde van de vaststelling van het plan van toepassing is. Door het opnemen van een dynamische verwijzing hoeven bestemmingsplannen niet te worden herzien als een beleidsnota inzake parkeren wijzigt. De parkeerregel van onderhavig paraplubestemmingsplan bestaat uit een dynamische verwijzing.

26 april 2016 ABRvS nr. 201504764/1/R4
In deze uitspraak stelt de Afdeling nogmaals dat indien een dynamische verwijzing in de regels wordt opgenomen tevens verwerkt moet zijn dat ‘indien de beleidsregels gedurende de planperiode worden gewijzigd, rekening wordt gehouden met die wijziging’. De parkeerregel van onderhavig paraplubestemmingsplan bestaat uit een dynamische verwijzing.

3 mei 2016 ABRvS nr. 201401868/3/R2
Voor zover voor het verwezenlijken van een nieuwe functie/nieuwe bestemming in het geheel geen omgevingsvergunning voor bouwen is vereist, dus enkel afwijken van het gebruik, dient het realiseren (en overeenkomstig in stand houden) van de noodzakelijke parkeervoorzieningen door middel van een voorwaardelijke verplichting in de planregels te worden geregeld. De voorwaardelijke verplichting ten behoeve van de instandhouding wordt opgenomen omdat ander het aantal aan te leggen noodzakelijke parkeerplaatsen bij toepassing van de afwijkingsbevoegdheid niet kan worden afgedwongen.

29 juni 2016 ABRvS nr. 201507579/1/R2
De Afdeling oordeelt dat in de regels van een bestemmingsplan een verwijzing moet zijn opgenomen naar een, via een gemeentelijk besluit, vastgestelde beleidsregel. Niet mag worden uitgegaan van een vaste gedragslijn, zoals de landelijke CROW-normen. De in dit bestemmingsplan opgenomen parkeerregel verwijst naar de gemeentelijk vastgestelde beleidsregel.

8 maart 2017 ABRvS nr. 201605713/1/R3
In deze uitspraak stelt de Afdeling dat niet langer de naam van een beleidsnota gemeld hoeft te worden in de planregels, mits uit de planregel duidelijk naar voren komt naar welke type beleidsregel wordt verwezen. De regel in het onderhavige parapluplan bevat niet de naam van de gemeentelijke parkeernota. Aan de hand van het parapluplan is het duidelijk dat ten tijde van de vaststelling de “Nota Parkeernormen Gemert-Bakel 2017 – wijziging Parkeerbeleidsnota 2013” wordt bedoeld.

Daarnaast wordt in deze uitspraak bepaald dat het college een zekere mate van flexibiliteit heeft om af te wijken van de beleidsregel, mits er geen sprake is van een onevenredige aantasting van de parkeersituatie in de openbare ruimte. Deze afwijkingsbevoegdheid wordt door de Afdeling niet in strijd met het rechtszekerheidsbeginsel ervaren, omdat in de beleidsregel is omschreven onder welke omstandigheden het college dan kan afwijken. In de in het onderhavige parapluplan opgenomen parkeerregel is tevens een afwijkingsmogelijkheid voor het college opgenomen. De afwijkingsbevoegdheid bevat de nodige voorwaarden die rechtszekerheid bewaken.

3 JURIDISCHE PLANTOELICHTING

3.1 Inleiding

Dit hoofdstuk bespreekt de wijze waarop het parkeerbeleid van de gemeente voor het plangebied in het bestemmingsplan is vertaald. Bij het opstellen van de juridische regeling heeft het uitgangspunt centraal gestaan om te voorzien in een dynamische parkeerregeling.

3.2 Opbouw van de regels

Het bestemmingsplan bestaat uit regels (voorschriften) en een verbeelding (plankaart), vergezeld van een toelichting. De regels en de verbeelding vormen het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan.

De verbeelding geeft de omvang van het plangebied waarop het paraplubestemmingsplan betrekking heeft. Binnen het plangebied is één regel van toepassing.

De regels bestaan uit drie hoofdstukken, te weten:
- inleidende regels;
- algemene regels;
- overgangs- en slotregels.

In de toelichting wordt de toepassing van de parkeerregel uiteengezet. Ondanks het feit dat de toelichting geen onderdeel uitmaakt van het juridisch plangedeelte, fungeert de toelichting wel als interpretatiekader voor de uitleg van de regels, indien hierover interpretatieverschillen blijken te bestaan.

3.3 Regels

3.3.1 Hoofdstuk 1 'Inleidende regels'

Artikel 1 'Begrippen'
In dit artikel worden begrippen gedefinieerd, die in de regels worden gehanteerd. Bij de toetsing aan het bestemmingsplan moet worden uitgegaan van de in dit artikel aan de betreffende begrippen toegekende betekenis.

Artikel 2 'Toepassingsgebied'
In dit artikel is opgenomen voor welke plannen het onderhavige parapluplan van toepassing wordt verklaard.

3.3.2 Hoofdstuk 2 Algemene regels

Artikel 3 'Overige regels'
In dit artikel is de parkeerregeling opgenomen.

3.3.3 Hoofdstuk 4 'Overgangs- en slotregels'

Dit hoofdstuk omvat één artikel:

Slotregel
De regels kunnen worden aangehaald onder de naam: Regels van het bestemmingsplan "Paraplubestemmingsplan parkeren Gemert-Bakel (analoog)"

4 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt de economische uitvoerbaarheid beschreven. Indien het bestemmingsplan voorziet in de uitvoering van werken door de gemeente moet de financieel-economische uitvoerbaarheid hiervan worden aangetoond. Er wordt nader ingegaan op de grondexploitatie en de koppeling met het exploitatieplan.

4.2 Toepassing Grondexploitatiewet

De Wet ruimtelijke ordening maakt het vaststellen van een exploitatieplan verplicht voor een aantal bouwactiviteiten wanneer de bouw planologisch mogelijk wordt gemaakt in een bestemmingsplan, een wijziging van een bestemmingsplan of een projectafwijkingsbesluit. De bouwplannen waarbij een exploitatieplan verplicht is staan in artikel 6.2.1 van het Bro. Dit betreft onder meer plannen voor de bouw van een of meer woningen en de bouw van een of meer andere hoofdgebouwen. Bovendien is een exploitatieplan nodig als locatie-eisen (aan openbare ruimte of woningcategorieën) gesteld moeten worden en/of het bepalen van een tijdvak of fasering noodzakelijk is.

Geen exploitatieplan is nodig indien het verhaal van de kosten van grondexploitatie anderszins verzekerd is en er geen fasering of tijdvak behoeft te worden vastgelegd én geen locatie-eisen (aan openbare ruimte of woningbouwcategorieën) hoeven te worden vastgesteld.

4.3 Economische uitvoerbaarheid

Onderzoek naar de economische uitvoerbaarheid van bestemmingsplannen heeft in het algemeen betrekking op nieuwe ontwikkelingen waarvoor bestemmingswijzigingen nodig zijn en die door de gemeente worden gerealiseerd. Het ‘Paraplubestemmingsplan parkeren Gemert-Bakel’ heeft betrekking op te bebouwen gronden en/of gebruiken van bebouwde gronden binnen de gemeente, waarbij de ontwikkelingen al dan niet aan particuliere initiatiefnemers worden overgelaten.

De door de gemeente te maken kosten van onderhavig bestemmingsplan bestaan uitsluitend uit plankosten en de kosten van onderzoek, dat nodig is met het oog op de voorbereiding van het plan. Deze uitgaven komen ten laste van de algemene middelen van de gemeente. Omdat het voorliggende plan niet voorziet in een bouwplan als bedoeld in artikel 6.12, lid 1 Wro, hoeft geen exploitatieplan te worden vastgesteld. Er doet zich dus geen mogelijkheid voor van kostenverhaal als bedoeld in afdeling 6.4 Wro.

5 MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

5.1 Inleiding

Het onderhavige paraplubestemmingsplan is een juridisch-technische aanpassing van regels. Daarom wordt uitsluitend de door de Wro voorgeschreven procedure gevolgd: ter inzagelegging van een ontwerp bestemmingsplan met de mogelijkheid van zienswijzen, en daarna vaststelling door de gemeenteraad.

5.2 Vooroverleg

Voor onderhavige bestemmingsplan is het niet noodzakelijk om vooroverleg te voeren. In de jurisprudentie (o.m. ABRvS 17 december 2014, 201402770/1/R2 r.o. 6) geldt als standaardoverweging dat volgens de nota van toelichting bij de geschiedenis van de totstandkoming van artikel 3.1.1. van het Bro (blz. 29; Stb. 2008, 145) het overleg beperkt dient te blijven tot die overheidsinstanties waarmee overleg werkelijk noodzakelijk is om te voorkomen dat de taak of verantwoordelijkheid van het andere overheidsorgaan ontoelaatbaar wordt beperkt, of dat het door dat orgaan te behartigen belang aantoonbaar wordt geschaad. Indien het gaat om een bestemmingsplanherziening van geringe omvang dan wel van in planologisch opzicht ondergeschikt belang, waarbij niet of in geringe mate herschikking van betrokken belangen aan de orde is, zou kunnen worden volstaan met een simpel overleg of zal wellicht zelfs geen overleg behoeven plaats te vinden, aldus de nota van toelichting. In de onderhavige situatie is vooroverleg niet noodzakelijk. Het ontwerp bestemmingsplan bevat namelijk geen wijzigingen, enkel de toepassingsverklaring van een dynamische beleidsregel parkeren, waardoor de taak of verantwoordelijkheid van andere overheidsorganen ontoelaatbaar wordt beperkt.

5.3 Zienswijzen

PM

Bijlage 1
Nota Parkeernormen Gemert-Bakel 2017 – wijziging Parkeerbeleidsnota 2013

2017

Nota Parkeernormen Gemert-Bakel 2017



Versie 5

Vastgesteld door de gemeenteraad van

Gemeente Gemert-Bakel

1-6-2017

Colofon:

Definitieve versie: 1 juni 2017
Opdrachtgever: Gemeente Gemert-Bakel – Harold van Zoest
Team: Openbaar Beheer
Opdrachtnemers: Elice Steijaert
Bestuurlijk opdrachtgever: Anke van Extel - van Katwijk

Gemeente Gemert-Bakel
Postbus 10.000
5420 DA GEMERT
www.gemert-bakel.nl

Inhoud

1. Inleiding 1
1.1 Aanleiding 1
1.2 Wat is een parkeernorm? 2
1.3 Juridische positie van de Nota Parkeernormen 2
1.4 Leeswijzer 3
2. Parkeernormen 4
2.1 Inleiding 4
2.2 Uitgangspunten uitwerking parkeernormen 4
2.3 Gebiedsindeling 5
2.4 Parkeernormen per gebiedsprofiel 7
2.5 Uitvoeringsregels 7
2.6 Gehandicaptenparkeerplaatsen 10
3. Maatwerk door ontheffing 11
3.1 Inleiding 11
3.2 Maatwerk voor de parkeereis 11
3.3 Maatwerk voor verplichting realisatie parkeerplaatsen op eigen terrein 12
3.4 Maatwerk voor gewenste ontwikkelingen 13
3.5 Parkeerfonds Gemert-Bakel omzetten naar mobiliteitsfonds 14
4. Hardheidsclausule en overgangsregeling 15
4.1 Inleiding 15
4.2 Hardheidsclausule 15
4.3 Overgangsregeling 15

Overzicht bijlagen

Bijlage 1: Parkeernormen per gebiedsprofiel
Bijlage 2: Aanwezigheidspercentages voor gecombineerd gebruik
Bijlage 3: Afmetingen parkeerplaatsen
Bijlage 4: Halen en brengen bij scholen
Bijlage 5: Meten parkeerdruk
Bijlage 6: Fietsparkeernormen

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Gemert-Bakel heeft een vastgestelde Parkeerbeleidsnota uit 2013. In de praktijk blijkt dat op basis van deze nota aan sommige gewenste ontwikkelingen geen medewerking verleend kan worden. Deze ontwikkelingen vragen om meer maatwerk. De huidige Parkeerbeleidsnota biedt daar onvoldoende handvatten voor. Ook wordt geconstateerd dat sommige parkeernormen zoals deze gehanteerd worden niet realistisch zijn. De theorie en de praktijk liggen te ver uit elkaar. De visie en het beleid op hoofdlijnen worden niet ter discussie gesteld, maar er is een grote wens om realistische en actuele parkeernormen op te stellen met ruimte voor flexibiliteit en maatwerk. Dit vormt de aanleiding om een nieuw beleidsdocument op te stellen voor de parkeernormen: de Nota Parkeernormen Gemert-Bakel 2017. Deze geldt als wijziging op de Parkeerbeleidsnota Gemert-Bakel 2013. Daarmee komen hoofdstuk 2 paragraaf 6, geheel hoofdstuk 3 en geheel hoofdstuk 4 van de Parkeerbeleidsnota Gemert-Bakel 2013 te vervallen.

Doelstelling Nota Parkeernormen

Doelstelling
Het bieden van een toetsingskader voor het bepalen van de parkeerbehoefte van ruimtelijke plannen en ontwikkelingen in de gemeente Gemert-Bakel om daarmee de bereikbaarheid en leefbaarheid te waarborgen. Met behulp van dit toetsingskader moet worden voorkomen dat als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen of wijzigingen parkeerproblemen in de openbare ruimte ontstaan. Daarnaast moet voorkomen worden dat verstening plaatsvindt als dit niet nodig is.

Om deze doelstelling te halen wordt uitgegaan van de volgende uitgangspunten:

1. De parkeernormen moeten een positieve invloed hebben op de leefbaarheid en bereikbaarheid van de gemeente Gemert-Bakel;
2. Elke initiatiefnemer van (bouw)plannen is verantwoordelijk voor het aanleveren van een berekening voor zijn eigen parkeeropgave en het realiseren van de eigen parkeeroplossing;
3. Een bouwinitiatief of wijziging van een functie van een locatie mag geen parkeerproblemen in de openbare ruimte veroorzaken of vergroten;
4. Er bestaat de mogelijkheid om maatwerk te leveren.

Vertrekpunt

Het vertrekpunt voor de Nota Parkeernormen is de evaluatie van de Parkeerbeleidsnota 2013. Hierbij zijn door diverse partijen: het college, toetsers, ontwikkelaars, architecten en andere initiatiefnemers, uitgangspunten en discussiepunten aangeleverd. Daarnaast zijn een aantal richtinggevende kaders meegegeven door het college.

1.2 Wat is een parkeernorm?

Een parkeernorm is het door de gemeente vastgestelde aantal parkeerplaatsen bij een functie per vaste eenheid of oppervlakte. De hoogte van de parkeernorm is afhankelijk van de ligging van deze functie en de daarbij horende stedelijkheidsgraad. De parkeernormen uit deze nota zijn afgeleid uit de landelijke richtlijn van het CROW[1]: 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' publicatie 317 uit oktober 2012.
Iedere ruimtelijke functie trekt een bepaalde hoeveelheid autoverkeer aan en vraagt daarmee om een bepaalde parkeerbehoefte. Deze kan uitgerekend worden door de parkeernorm te vermenigvuldigen met de vaste eenheid of oppervlakte die bij het ruimtelijke plan hoort.

1.3 Juridische positie van de Nota Parkeernormen

Het toepassen van de parkeernormen is geen vrijblijvende aangelegenheid. Bij nieuwbouw, verbouw, uitbreiding en wijziging van functie, moet gezorgd worden voor voldoende parkeerruimte. Wat verstaan wordt onder 'voldoende' parkeerruimte wordt getoetst bij een omgevingsvergunning en/of wijziging van het bestemmingsplan en kan met behulp van parkeernormen worden bepaald. Voor aanvragen omgevingsvergunning moet voldaan worden aan deze parkeernormen om de vergunning te kunnen verlenen. Voor bestemmingsplannen moet voldaan worden aan de parkeernormen om te kunnen stellen dat voldaan wordt aan een goede ruimtelijke ordening.

Parkeren opnemen in bestemmingsplannen

Parkeren moet sinds de reparatiewet (Reparatiewet BZK, Staatsblad 2014 Nr. 458), die op 29 november 2014 in werking is getreden, opgenomen worden in het bestemmingsplan. De reparatiewet geeft aan dat de stedenbouwkundige bepalingen in de bouwverordening hun werking verliezen. Dit betekent dat artikel 2.5.30 uit de bouwverordening moet gaan verdwijnen en dat het parkeren voortaan in het bestemmingsplan geregeld moet zijn. De gemeente heeft de tijd om tot 1 juli 2018 de bestemmingsplannen op dit punt aan te passen.

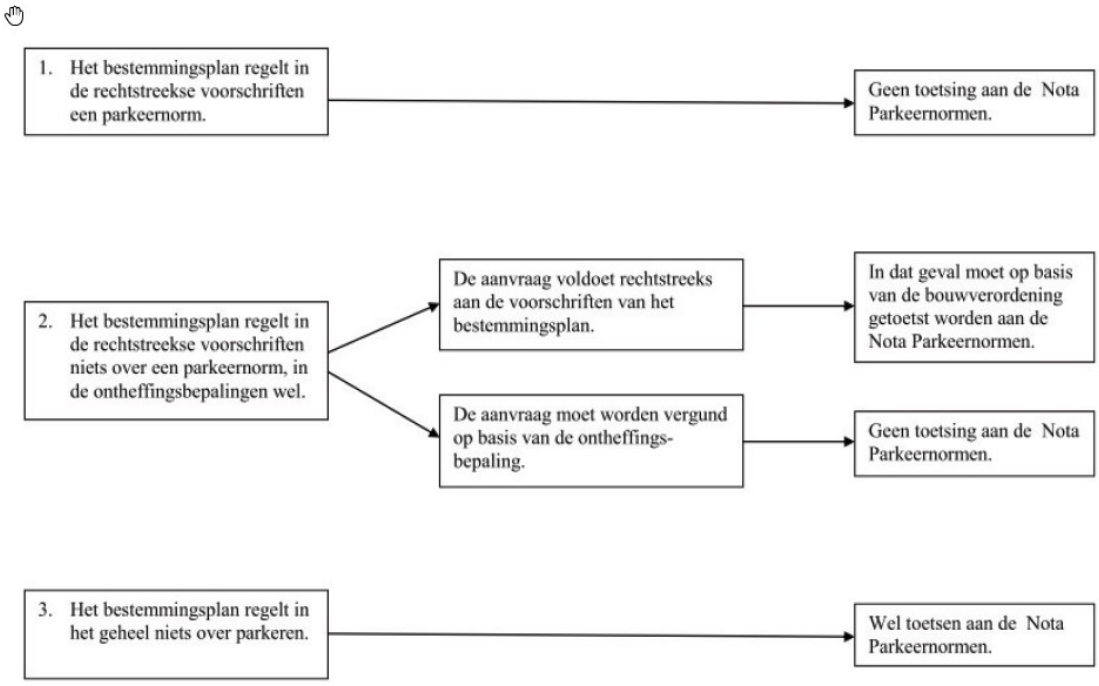
De gemeente Gemert-Bakel kiest ervoor om in de bestemmingsplannen te verwijzen naar de Parkeerbeleidsnota Gemert-Bakel 2013 en eventuele wijzigingen die hierop volgen. Als de Nota Parkeernormen Gemert-Bakel 2017 is vastgesteld dan geldt deze als wijziging op de Parkeerbeleidsnota Gemert-Bakel 2013.

3 scenario's bij aanvraag omgevingsvergunning

Wanneer een aanvraag omgevingsvergunning wordt ingediend zijn er drie scenario's te onderscheiden voor het bepalen van het aantal vereiste parkeerplaatsen. Dit is afhankelijk van de wijze waarop de parkeernormen al dan niet in het bestemmingsplan zijn opgenomen en de parkeernormen uit deze nota. Als duidelijk is hoe het parkeren in het geldende bestemmingsplan is opgenomen volgt automatisch scenario 1, 2 of 3 (zie schema 1, pagina 3). Bij een aanvraag omgevingsvergunning wordt dus altijd eerst gekeken hoe het parkeren in het bijbehorende geldende bestemmingsplan is opgenomen.

[1] CROW = een onafhankelijke kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte en verkeer en vervoer

Schema 1: scenario's bij toetsen aanvraag omgevingsvergunning



1. Het bestemmingsplan regelt in de rechtstreekse voorschriften een parkeernorm. De Nota Parkeernormen Gemert-Bakel 2017 blijft dan buiten toepassing omdat parkeren is geregeld in het bestemmingsplan.
2. Het bestemmingsplan regelt in de rechtstreekse voorschriften niets over een parkeernorm maar in de afwijkingsbepalingen wel. Een aanvraag die voldoet aan het bestemmingsplan moet, vanwege het bepaalde in artikel 2.5.30 van de bouwverordening, getoetst worden aan de Nota Parkeernormen Gemert-Bakel 2017. Een aanvraag die niet voldoet aan het bestemmingsplan maar waarvoor afwijken van het bestemmingsplan aanvaardbaar is, moet voldoen aan de parkeernormen die zijn opgenomen in de desbetreffende afwijkingsbepaling.
3. Als in het bestemmingsplan in het geheel niets over parkeren is geregeld dan is, vanwege artikel 2.5.30 van de bouwverordening, de Nota Parkeernormen Gemert-Bakel 2017 van toepassing. Dit geldt tot uiterlijk 1 juli 2018 waarna het parkeren in het bestemmingsplan geregeld moet zijn.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 1 staan de aanleiding en het juridisch kader beschreven van deze Nota Parkeernormen. De uitgangspunten en uitwerking voor de parkeernormen staan beschreven in hoofdstuk 2. Daarnaast zijn er mogelijkheden om maatwerk te bieden en ontheffing te verlenen van de parkeernorm. Dit staat beschreven in hoofdstuk 3. Tenslotte worden in hoofdstuk 4 de hardheidsclausule en het overgangsrecht nader uitgewerkt.

2. Parkeernormen

2.1 Inleiding
Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet de nieuwe parkeerbehoefte berekend worden. Dit gebeurt door toepassing van de parkeernormen zoals deze vastgelegd zijn in deze nota. Door invulling te geven aan de parkeerbehoefte wordt voorkomen dat er parkeeroverlast ontstaat in het openbare gebied. De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor de invulling van de parkeerbehoefte en kan daar verschillende oplossingen voor bieden.

2.2 Uitgangspunten uitwerking parkeernormen
De parkeernormen zijn bepaald op basis van onderstaande uitgangspunten:

Afstandscriterium
De oplossing voor het parkeren moet wel duurzaam zijn. Dat betekent onder meer dat de parkeervoorziening zich op een acceptabele loopafstand van de functie bevindt. Hiervoor heeft het CROW richtlijnen voor opgesteld. De acceptabele loopafstanden per functie zijn:
Wonen: 100 meter
Winkelen: 200 meter
Werken: 500 meter
Sport, cultuur en ontspanning: 100 meter, in centrumgebied 200 meter
Gezondheidszorg: 100 meter
Onderwijs: 100 meter
De loopafstand wordt gemeten vanaf de eerste deur van een complex. Bij een woning is dat de voordeur, bij een kantorenpand de hoofdingang etc.

Bandbreedte
De parkeerkencijfers van het CROW hebben een bandbreedte, minimaal en maximaal. Afhankelijk van de keuze centrum, rest bebouwde kom, buitengebied en de betreffende functie is een keuze gemaakt uit deze bandbreedte. Daarmee wordt een betere aansluiting gevonden bij de dagelijkse praktijk en de kenmerken van een gebied.

CROW
De parkeernormen in deze nota zijn gebaseerd op parkeerkencijfers van het CROW, “Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie” publicatie 317 welke uitgegeven is in 2012.

Gebiedsindeling
Voor de parkeervraag is ook de locatie en het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen van belang. Zo hebben functies in centra over het algemeen een lagere parkeervraag dan dezelfde functies op andere locaties in de bebouwde kom of op een bedrijventerrein. Gemert-Bakel maakt bij de parkeernormen onderscheid in:
- centrum;
- rest bebouwde kom;
- buitengebied.

Minimale parkeerbehoefte = parkeereis
Bij het bepalen van de parkeerbehoefte kan gekozen worden uit een minimale of maximale grens. Gemert-Bakel kiest voor de minimale grens. Dit houdt in dat het berekende aantal parkeerplaatsen de ondergrens is voor realisatie. Als de initiatiefnemer meer parkeerplaatsen wil realiseren dan het aantal dat berekend is volgens de normen, dan is dat toegestaan. Dit past bij een volgend parkeerbeleid.

Parkeren op eigen terrein
Het belangrijkste uitgangspunt is dat parkeren op eigen terrein plaatsvindt. Wat onder eigen terrein wordt verstaan wordt verder beschreven in de uitvoeringsregels van paragraaf 2.5. Bezoekersparkeerplaatsen moeten daarbij openbaar toegankelijk zijn en blijven.

Parkeerdruk
Er is sprake van parkeerdruk als de bezettingsgraad van de parkeerplaatsen hoger dan 80% is. Op dat moment ontstaat er meer zoekverkeer en kan gesteld worden dat de gebruiker moeite moet doen om een parkeerplek te vinden op acceptabele loopafstand. Hoe de parkeerdruk gemeten moet worden is beschreven in bijlage 5.

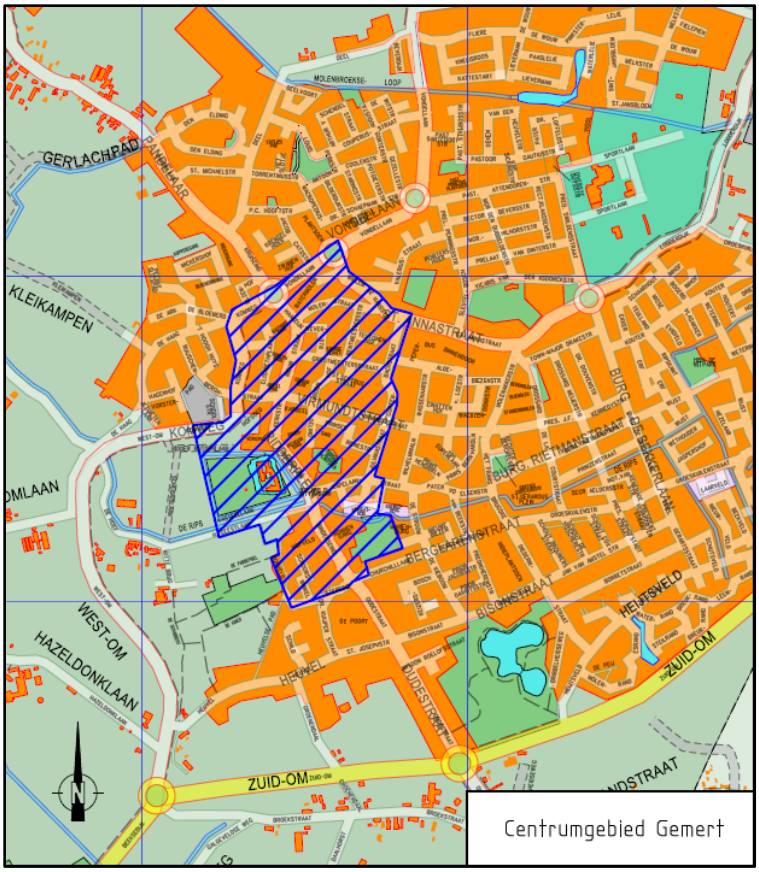
Stedelijkheidsgraad
De stedelijkheidsgraad binnen de gemeente Gemert-Bakel varieert van “matig stedelijk” in de bebouwde kom (centrum) tot “niet stedelijk” in het buitengebied. Dit is bepaald op grond van demografische kerncijfers van het CBS[2] waarbij de adressendichtheid per km2 is gemeten.

Volgend parkeerbeleid
De gemeente Gemert-Bakel heeft een volgend parkeerbeleid. Dit betekent dat de huidige situatie als gegeven wordt beschouwd. Het oplossen van bestaande parkeerproblemen wordt niet bij de initiatiefnemer neergelegd. De initiatiefnemer is alleen verantwoordelijk voor het oplossen van de parkeerbehoefte die horen bij zijn ruimtelijke plan.

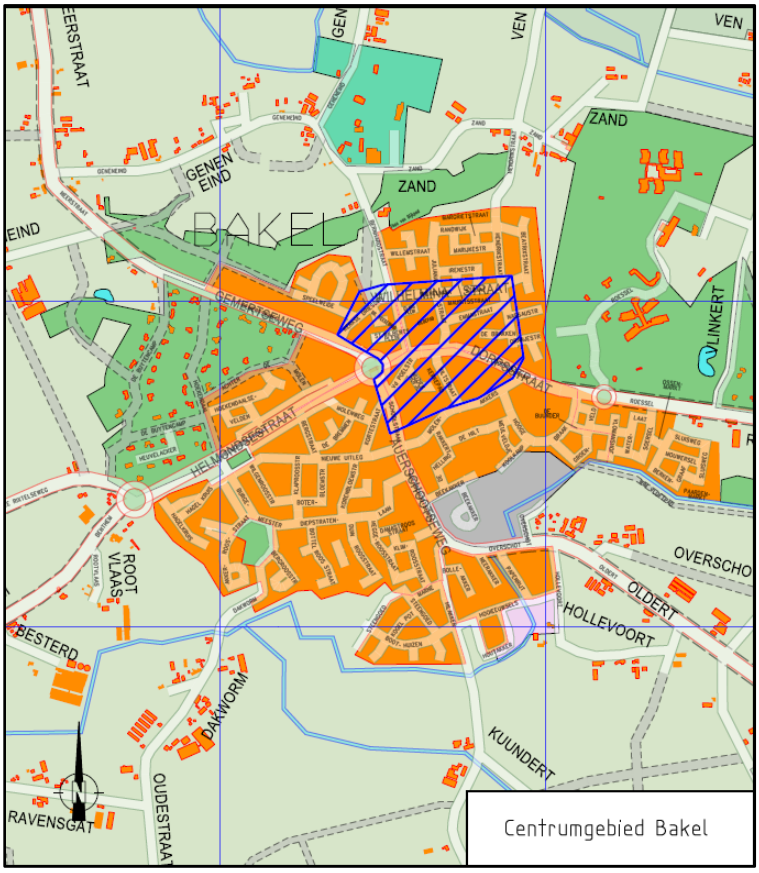
Winterterrassen
Indien de buitenruimte voor een terras groter is dan de binnenruimte van het bijbehorende horecapand, dan geldt een aanvullende parkeernorm voor de bruto vloer oppervlakte (bvo) die wordt toegevoegd. Is deze buitenruimte kleiner dan de binnenruimte dan geldt geen aanvullende norm. Redenatie is dat de klanten die normaliter binnen aanwezig zijn, bij de aanwezigheid van een terras en goede omstandigheden buiten zitten. Per saldo is er dan geen toename van de parkeerbehoefte.

2.3 Gebiedsindeling
De kernen Gemert en Bakel kennen een centrum waar het autobezit lager is en voorzieningen beter bereikbaar zijn met andere vervoerswijzen zoals openbaar vervoer en fiets. De overige 5 kernen en de woongebieden in de kernen Gemert en Bakel vallen onder “rest bebouwde kom’’ en hebben hun eigen gebiedsprofiel. Het buitengebied wordt gevormd door het verkeerskundig buitengebied, dat wil zeggen het gebied dat op basis van de bebouwde kom borden buiten de bebouwde kom valt. In figuur 1 en figuur 2 is de gebiedsindeling aangegeven voor Gemert en Bakel.

[2] CBS = Centraal Bureau voor de Statistiek



Figuur 1: Centrumgebied Gemert



Figuur 2: centrumgebied Bakel

2.4 Parkeernormen per gebiedsprofiel

Het is belangrijk dat parkeernormen goed passen bij het gebied. Gemert-Bakel kiest om die reden voor gebiedsprofielen. Voor ieder gebiedsprofiel is gekeken naar de eigenschappen van het gebied en een bijbehorende norm die binnen de bandbreedte van het CROW valt. Voor supermarkten in Gemert en Bakel wordt gekozen voor de maximale norm omdat inwoners van de omliggende kernen hier voornamelijk met de auto voor hun boodschappen komen. Voor de industrieterreinen in Gemert en Bakel zijn parkeernormen gekozen die passen bij de praktijk. Deze passen daarbij niet binnen de bandbreedte die hoort bij de stedelijkheidsgraad, maar komen wel voort uit de tabellen van het CROW. Om te weten wat past bij de praktijk zijn onderzoeken uitgevoerd bij recent gebouwde bedrijven waar de normen uit 2013 zijn toegepast. Daarbij is theorie versus praktijk gemeten waardoor onderbouwd een beter passende norm vastgesteld kan worden. De parkeernormen per gebiedsprofiel zijn uitgewerkt in bijlage 1. De belangrijkste functies zijn opgenomen. Wanneer bepaalde functies niet in deze bijlage zijn opgenomen wordt in dat geval door de gemeente een norm bepaald op basis van de CROW parkeerkencijfers.

2.5 Uitvoeringsregels

Het toetsingskader voor de parkeereis bij ruimtelijke ontwikkelingen wordt in deze paragraaf verder uitgewerkt om handvatten te bieden aan initiatiefnemers en toetsers. Hiermee wordt duidelijkheid gegeven over de wijze van berekenen. Uitgangspunt is dat de initiatiefnemer zelf zijn parkeerbehoefte berekent en daarmee de parkeereis helder maakt. De berekening wordt ter toetsing voorgelegd aan de gemeente.

Het begrip eigen terrein

Parkeren op eigen terrein is een belangrijk uitgangspunt in het parkeerbeleid van Gemert-Bakel. Het begrip ‘’eigen terrein’’ moet worden gelezen als ‘’het zelfstandig oplossen van de parkeerbehoefte, met inachtneming van de vastgestelde parkeernormen en de wijze waarop deze dienen te worden toegepast’’. Dit betekent dat het parkeren niet per definitie op de kavel zelf hoeft te worden opgelost, maar dat kan worden gekeken naar alternatieve locaties, waarbij samenwerking met andere terreinbezitters (ofwel dubbelgebruik) mogelijk is. Bij een ruimtelijke ontwikkeling waar sprake is van een plangebied met meerdere kavels moet ‘’eigen terrein’’ gelezen worden als ‘’het plangebied’’. Betreft het een plangebied met woningen dan moet tenminste 1 parkeerplaats per woning op het eigen bouwperceel worden gerealiseerd.

Afronding

De berekende parkeereis wordt rekenkundig afgerond. Kleiner dan 0,5 naar beneden, groter of gelijk dan 0,5 naar boven.

Bezoekersparkeren

In bijlage 1 zijn de parkeernormen voor de verschillende functies opgenomen. Deze normen zijn inclusief parkeerplaatsen voor bezoekers. Hoeveel parkeerplaatsen voor bezoekers gerealiseerd moeten worden kan bepaald worden met de waarde in de kolom “aandeel bezoekers”. De parkeerplaatsen voor bezoekers moeten openbaar toegankelijk zijn, dat wil zeggen dat de parkeerplaatsen via de openbare weg bereikbaar zijn zonder dat een barrière genomen hoeft te worden.

Dubbelgebruik

Door toepassing van dubbelgebruik kan het aantal te realiseren parkeerplaatsen worden geoptimaliseerd. Meestal betekent dit dat er minder parkeerplaatsen nodig zijn, dan wanneer men het parkeren afzonderlijk per functie realiseert. Het aantal parkeerplaatsen is zodoende passend (niet te veel en niet te weinig) bij de (combinatie van) functie(s). Concreet betekent dit dat men gezamenlijke parkeervoorzieningen kan aanleggen om zo gebruik te maken van

elkaars parkeervoorziening of van een gezamenlijk te realiseren parkeervoorziening op afstand. Hoe dit werkt is nader uitgewerkt in bijlage 2.
Met behulp van de parkeernormen en de aanwezigheidspercentages voor gecombineerd gebruik (bijlage 3) kan de parkeerbehoefte per periode worden bepaald. De percentages worden toegepast wanneer minimaal twee functies gebruik kunnen maken van dezelfde parkeervoorzieningen.

Functie onbekend

Doordat steeds meer gewerkt wordt met flexibele bestemmingsplannen komt het bij ruimtelijke ontwikkelingen voor dat vooraf niet exact bekend is welke functie daadwerkelijk op de locatie gerealiseerd wordt. Op dat moment moet per aanvraag bekeken worden wat de parkeerbehoefte is. Daarbij wordt uitgegaan van de functie met de hoogste parkeernorm die op basis van het bestemmingsplan of de aanvraag omgevingsvergunning mogelijk is.

Maatvoering

Waar in deze nota gesproken wordt over een parkeerplaats dan wordt daarmee bedoeld een ruimte conform de NEN 2443:2013 “Parkeren en stallen van personenauto’s op terreinen en in garages”, publicatie Nederlands Normalisatie-instituut d.d. maart 2013 of de opvolger daarvan. In bijlage 3 staan de minimale maten voor nieuwe parkeerplaatsen en parkeerwegen voor personenauto’s in de overige situaties.

Salderen, sloop en herbouw

Als bij verandering van functie van een bestaand gebouw de nieuwe functie een hogere parkeernorm kent dan de oude functie, dan dienen extra parkeerplaatsen te worden gerealiseerd. Hiervoor geldt de volgende berekeningswijze:
Aantal te realiseren parkeerplaatsen = (parkeerbehoefte op basis van nieuwe functie) minus (parkeerbehoefte van oude functie).
Omdat hier het berekende (theoretische) saldo wordt bepaald wordt dit ook wel ‘salderen’ genoemd.

Let op! Het gaat hier om de parkeerbehoefte, berekend op basis van de vigerende parkeernormen. Het gaat dus niet om het aantal al beschikbare parkeerplaatsen.

Rekenvoorbeeld:
Een gebouw met functie X beschikt over 5 parkeerplaatsen. Dit gebouw krijgt Functie Y. Op basis van de vigerende parkeernormen zou het gebouw met functie X moeten beschikken over 10 parkeerplaatsen en met functie Y over 20. De functie verandering leidt ertoe dat er 20 – 10 = 10 parkeerplaatsen extra moeten worden gerealiseerd, naast de bestaande 5 parkeerplaatsen.

Als er bij de bestaande functie van een bestaand gebouw meer parkeerplaatsen aanwezig zijn dan de benodigde parkeerbehoefte, dan kunnen deze ingezet worden als restcapaciteit.

Rekenvoorbeeld:
Een gebouw met functie X beschikt over 13 parkeerplaatsen. Dit gebouw krijgt Functie Y. Op basis van de vigerende parkeernormen zou het gebouw met functie X moeten beschikken over 10 parkeerplaatsen en met functie Y over 20. De functie verandering leidt ertoe dat er 20 – 10 = 10 parkeerplaatsen extra moeten worden gerealiseerd. Functie X heeft echter een overschot van 13 – 10 = 3 parkeerplaatsen. Deze restcapaciteit mag ingezet worden voor functie Y waardoor er nog maar 10 – 3 = 7 parkeerplaatsen toegevoegd hoeven te worden.

Het is ook mogelijk dat de parkeerbehoefte van de nieuwe functie lager of gelijk is dan de parkeerbehoefte van de oude functie. In dat geval hoeven geen nieuwe parkeerplaatsen te worden gerealiseerd. Hierbij wordt uitgegaan van het handhaven van de bestaande aanwezige parkeerplaatsen. Wanneer bij een nieuwe ontwikkeling bestaande parkeerplaatsen komen te vervallen, dan moeten deze door de initiatiefnemer gecompenseerd worden.

Bij sloop en herbouw zijn de parkeernormen uit deze nota niet van toepassing als de oude functie in dezelfde omvang (oppervlakte) op dezelfde locatie terugkeert en het aantal parkeerplaatsen dat aanwezig is bij de oude functie wordt gehandhaafd.
Als er tevens functies worden toegevoegd of de huidige functie wordt uitgebreid, gelden voor deze toevoegingen of uitbreidingen de parkeernormen uit deze nota.

Rekenvoorbeeld:
Een gebouw met functie X beschikt over 8 parkeerplaatsen. Dit gebouw wordt gesloopt, waarbij de bestaande functie X op dezelfde locatie wordt uitgebreid en tevens functie Y wordt toegevoegd.
Voor de uitbreiding van functie X zijn op basis van de vigerende parkeernormen 4 parkeerplaatsen nodig en voor de nieuwe functie Y 6 parkeerplaatsen. Er dienen dus 10 parkeerplaatsen te worden gerealiseerd, naast de 8 bestaande.

Samengevat is in onderstaande tabel weergegeven in welke situaties parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd bij nieuwbouw of uitbreiding van bestaande gebouwen, uitbreiding van een bestaande functie of als er een functiewijziging plaatsvindt. Tevens staat aangegeven hoe het aantal aan te leggen parkeerplaatsen wordt berekend. Daarbij gelden de parkeernormen zoals vastgelegd in deze nota.

Gebouw	Functie	Realisatie parkeerplaatsen
Bestaand	Verandering functie	Parkeerbehoefte nieuwe functie minus parkeerbehoefte oude functie (salderen)
Bestaand + nieuwbouw of uitbreiding	Zelfde functie	Voor de nieuwbouw /uitbreiding volgens de parkeernormen
Bestaand + nieuwbouw of uitbreiding	Verandering functie	Voor bestaand: parkeerbehoefte nieuwe functie minus parkeerbehoefte oude functie (salderen) Voor nieuwbouw/uitbreiding volgens de parkeernormen
Nieuwbouw of uitbreiding	Uitbreiding bestaande functie	Voor de nieuwbouw/uitbreiding van de functie volgens de parkeernormen
Nieuwbouw	Nieuw	Volgens de parkeernormen
Vervanging bestaand gebouw (slopen en herbouw)	Zelfde functie in dezelfde omvang op dezelfde locatie	Nee

Tabel 1: wijze van berekenen parkeerplaatsen

Als er sprake is van een combinatie van situaties dan gelden voor de afzonderlijke situaties de voorwaarden voor het realiseren van nieuw parkeerplaatsen.

Voorbeeld :
Vervanging van een bestaand gebouw (met dezelfde functie) + nieuwbouw (met een nieuwe functie). Als het bestaande gebouw met dezelfde functie in dezelfde omvang (oppervlakte) op dezelfde locatie terugkeert, hoeven er geen extra parkeerplaatsen te worden aangelegd. Alleen voor de nieuwbouw gelden dan de normen uit deze nota.

Parkeervoorzieningen bij woningen

Bij woningprojecten worden parkeervoorzieningen vaak in de vorm van een oprit of garage gerealiseerd. In de praktijk blijkt echter dat deze voorzieningen niet altijd worden gebruikt voor het parkeren van het voertuig. Bij de toetsing wordt dit meegenomen. Hiervoor hanteert de gemeente Gemert-Bakel de rekenwaarden conform de landelijke richtlijnen van het CROW. De rekenwaarden zijn opgenomen in tabel 2.

Parkeervoorziening	**theoretisch aantal**	**berekenings aantal***	**opmerking**
enkele oprit zonder garage	1	0,8	oprit min. 5,0 meter diep
lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	
dubbele oprit zonder garage	2	1,7	oprit min. 4,5 meter breed
garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4	
garagebox (niet bij woning)	1	0,5	
garage met enkele oprit	2	1,0	oprit min. 5,0 meter diep
garage met lange oprit	3	1,3	
garage met dubbele oprit	3	1,8	oprit min. 4,5 meter breed

Tabel 2: berekening eigen parkeergelegenheid

* Indien sprake is van een zeer brede of lange oprit (of in geval van een ruim erf) kan de rekenwaarde worden opgehoogd tot een maximum van de norm die bij de betreffende woning gesteld kan worden. Dit moet per situatie worden beoordeeld;
* Deze rekenwaarden zijn uitsluitend van toepassing op de ontwikkeling van een gebied met meerdere woningen. Bij individuele bouwplannen gelden deze rekenwaarden niet, maar moeten er (afhankelijk van de geldende parkeernorm) één of twee parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd.

Schoolomgevingen

Het CROW heeft een rekentool ontwikkeld waarmee het benodigde aantal parkeerplaatsen bij basisscholen en kinderdagverblijven/peuterspeelzalen berekend kan worden. Deze is opgenomen in bijlage 4. De parkeerplaatsen voor werknemers bij deze functie worden op basis van de parkeernormen in bijlage 1 bepaald.

2.6 Gehandicaptenparkeerplaatsen

De kans bestaat dat door de vergrijzing de vraag naar gehandicaptenparkeerplaatsen stijgt waardoor er minder sprake kan zijn van dubbelgebruik van de parkeercapaciteit en dus een vermindering van de flexibiliteit. De gemeente Gemert-Bakel hecht er grote waarde aan dat gehandicapten zelfstandig kunnen functioneren waarbij de eigen mobiliteit zoveel mogelijk dient te worden gewaarborgd. In de Parkeerbeleidsnota Gemert-Bakel 2013 is als uitgangspunt opgenomen om in eerste instantie geen gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken aan te leggen tenzij dit nodig is op basis van een medische indicatie. Dit blijkt in de praktijk niet goed te werken. Om een betere controle te houden op het gebruik van de gehandicaptenparkeerplaatsen wordt een aanpassing voorgesteld. Daarbij worden de volgende criteria gebruikt:

1. De aanvrager is in het bezit van een gehandicaptenparkeerkaart voor bestuurder, GPK-B (passagierskaart niet omdat de chauffeur de auto kan voorrijden voor het laten in- en uitstappen van de invalide passagier);
2. De aanvrager heeft geen eigen parkeerplaats zoals een garage of een oprit;
3. Er is geen parkeergelegenheid en/of er zijn parkeerproblemen binnen een loopafstand van 50m vanaf de woning. Dit wordt door de gemeente beoordeeld (parkeerdruk >80%);
4. De realisering van een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken heeft de voorkeur boven een algemene gehandicaptenparkeerplaats;
5. De parkeerplaats wordt niet toegekend binnen een blauwe zone.

3. Maatwerk door ontheffing

3.1 Inleiding

Het college heeft de mogelijkheid om maatwerk mogelijk te maken door ontheffing te verlenen van de parkeereis (zie kader). Niet alleen de bouwverordening biedt deze mogelijkheid, ook in bestemmingsplannen komt dit voor. Door het toepassen van maatwerk kan nauwkeuriger gekeken worden naar de werkelijke parkeerbehoefte en worden alternatieve oplossingen voor het parkeren (denk aan innovatieve oplossingen) mogelijk. Dit maatwerk zijn de nadere regels waaraan voldaan moet worden om een ontheffing te kunnen verlenen. Niettemin blijft dit een bevoegdheid van het college en geen verplichting.

Op grond van artikel 2.5.30 van de Bouwverordening dient per omgevingsvergunning voldaan te worden aan een bepaalde parkeernorm ofwel parkeereis. Het college van Burgemeester en Wethouders is bevoegd lokaal beleid te voeren ten aanzien van parkeernormen.

Daarnaast kan het college van Burgemeester & Wethouders op grond van artikel 2.5.30 lid 4 van de Bouwverordening ontheffing verlenen van deze parkeernorm c.q. parkeereis. Het college is tevens bevoegd om hiertoe nadere regels te stellen.

Vanaf 1 juli 2018 moet de parkeereis of parkeernorm opgenomen zijn in de bestemmingsplannen. Dit geldt ook voor de ontheffingsmogelijkheid. Het college is bevoegd om hiertoe nadere regels te stellen.

3.2 Maatwerk voor de parkeereis

In deze paragraaf wordt beschreven hoe het college ontheffing kan verlenen van het aantal parkeerplaatsen dat gerealiseerd moet worden.

Ruimtelijke ontwikkelingen met geringe toename parkeerdruk (< 1,5 parkeerplaats)

Indien de rekenkundige waarde van de parkeerbehoefte voor afronding minder dan 1,5 bedraagt wordt ontheffing verleend van de parkeereis. De initiatiefnemer hoeft geen financiële vergoeding te betalen en er is geen parkeerdrukonderzoek noodzakelijk. Deze ontheffing geldt niet voor ruimtelijke ontwikkelingen met de functie “wonen”.

Korting bij ontwikkelingen die leegstand in het centrum voorkomen

In de centra van Gemert en Bakel komt leegstand voor. Voor de leefbaarheid en economische ontwikkeling van de centra is het van belang dat deze panden eenvoudig weer in gebruik genomen kunnen worden. Ruimtelijke ontwikkelingen die hier een bijdrage aan leveren mogen daarom gebruik maken van de bestaande parkeercapaciteit in de openbare ruimte met een maximum van 10 parkeerplaatsen. Voorwaarde is dat de parkeerdruk (bezettingsgraad), inclusief de ruimtelijke ontwikkeling, niet boven de 90% uitkomt. Dit om te voorkomen dat de parkeerdruk in het centrum te groot wordt.

Korting bij inbreidingslocaties

Op verschillende plekken in de gemeente worden oude gebouwen gesloopt en vinden nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen plaats. In sommige gevallen is genoeg parkeerruimte aanwezig in de bestaande openbare ruimte. Door gebruik te maken van deze bestaande parkeerruimte blijft er meer ruimte op eigen terrein over om een bijdrage te leveren aan groen en water. Ruimtelijke ontwikkelingen die hier een bijdrage aan leveren mogen daarom gebruik maken van de bestaande parkeercapaciteit in de openbare ruimte met een maximum van 50% van de parkeereis. Voorwaarde is dat de parkeerdruk inclusief de ruimtelijke ontwikkeling niet boven de 80% uitkomt. Daarnaast moet de oppervlakte die anders voor

parkeren ingezet zou worden nu ingezet worden voor de functies groen en/of water zodat voor groen en water de normen in ieder geval gehaald worden.

Korting door stimuleren gebruik fiets, openbaar vervoer of andere mobiliteit

Gemert-Bakel wil het gebruik van andere modaliteiten (vervoersmogelijkheden) dan de auto stimuleren. Dit zorgt voor een lagere parkeerbehoefte, eenvoudigweg doordat minder mensen met de auto komen.
Te denken valt hierbij aan een mobiliteitsplan voor de medewerkers van een bedrijf of organisatie waaruit blijkt dat duurzaam is geregeld dat de medewerkers gebruik maken van andere vervoersmogelijkheden dan de auto, bijvoorbeeld B-riders (programma dat fietsgebruik stimuleert) of een bedrijfsbus waarmee meerdere werknemers reizen. Of denk aan een initiatief waarbij de ontwikkelaar van woningen zorgt voor een aantal deelauto's, waardoor minder autobezit bevorderd wordt. Bij het stimuleren van fietsgebruik hoort wel dat er voldoende ruimte is voor het fietsparkeren. De eisen rondom fietsparkeren zijn opgenomen in bijlage 6. De korting die gegeven wordt is maximaal 10% en afhankelijk van de onderbouwing van de initiatiefnemer. De korting wordt door de gemeente bepaald en is voor de modaliteit fietsen niet van toepassing op de functie "wonen".

Meerdere kortingen toepassen

Een initiatiefnemer mag meerdere kortingen toepassen. Op die manier wordt er een betere aansluiting gemaakt met de werkelijke parkeerbehoefte en de doelen die we met deze parkeernota willen nastreven.

3.3 Maatwerk voor verplichting realisatie parkeerplaatsen op eigen terrein

Wat is er mogelijk als parkeerplaatsen op eigen terrein niet, of niet volledig gerealiseerd kunnen worden?
Dan zijn er 3 mogelijkheden om daarvoor een oplossing te bieden:

1. gebruik maken van private parkeerruimte van een andere eigenaar;
2. gebruik maken van het mobiliteitsfonds door inzetten van restcapaciteit in de openbare ruimte;
3. gebruik maken van het mobiliteitsfonds door de parkeereis over te dragen.

In alle drie de gevallen kan het college ontheffing verlenen van de parkeereis als er een goede oplossing is. Gebruik maken van de mogelijkheden 2 en 3 wordt niet toegestaan in het buitengebied.

Gebruik maken van private parkeerruimte

Als de initiatiefnemer gebruik wil maken van private parkeerruimte van een andere eigenaar dan zijn er een aantal voorwaarden te benoemen:

- De parkeerplaatsen, waarvan gebruik gemaakt wordt, liggen niet verder dan de toegestane afstand. Deze toegestane afstand, het afstandscriterium, is afhankelijk van de functie en is opgenomen in paragraaf 2.5;
- De initiatiefnemer sluit een overeenkomst met de eigenaar van de parkeerruimte voor tenminste 10 jaar. Een kopie van deze overeenkomst moet toegevoegd worden aan de aanvraag omgevingsvergunning;
- De parkeerplaatsen moeten bereikbaar zijn en openbaar toegankelijk;
- De initiatiefnemer wijst bezoekers/gebruikers actief op de te gebruiken parkeerplaatsen;
- De in te zetten parkeerplaatsen moeten ook daadwerkelijk beschikbaar zijn voor gebruikers/bezoekers van de nieuwe ruimtelijke ontwikkeling.

Gebruik maken van het mobiliteitsfonds door inzet restcapaciteit in de openbare ruimte

De initiatiefnemer moet, om gebruik te maken van deze vorm van maatwerk, aantonen dat hij de parkeerplaatsen niet kan realiseren op het eigen terrein en/of het bouwplan niet kan aanpassen. Om te beoordelen of de openbare weg kan worden betrokken in de parkeeroplossing mag na de realisatie en ingebruikneming van de te realiseren functie(s) de parkeerdruk niet boven de 80% uitkomen. De wijze waarop de parkeerdruk wordt gemeten staat beschreven in bijlage 5. Bij het bepalen van de locatie(s) van deze openbare parkeerplaatsen ten opzichte van het bouwinitiatief gelden de afstanden zoals deze in paragraaf 2.5 zijn beschreven. De initiatiefnemer zelf dient aan te tonen dat er voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn.
Indien gebruik gemaakt wordt van de ontheffing van de parkeereis door gebruik te maken van restcapaciteit in de openbare ruimte, moet de initiatiefnemer een compensatiebedrag betalen. Dit compensatiebedrag moet worden gezien als een bijdrage in de stichtingskosten van de parkeerplaatsen. De hoogte van het bedrag dat de initiatiefnemer moet betalen is afhankelijk van het gebiedsprofiel waar de ontwikkeling zich in bevindt.

Gebruik maken van het mobiliteitsfonds door de parkeereis over te dragen

Er kunnen zich situaties voordoen waarbij het redelijkerwijs fysiek niet mogelijk is om aan de parkeereis op eigen terrein te voldoen. Dit moet door de initiatiefnemer aangetoond worden. In dat geval kan het college van burgemeester en wethouders ontheffing verlenen door de parkeereis over te nemen en daar een financiële vergoeding voor te vragen die gestort wordt in het parkeerfonds. Dit mag echter niet zomaar, er moet wel zicht zijn op de ruimtelijke mogelijkheden om deze verplichting over te nemen. De gemeente legt de benodigde parkeerplaatsen dan aan in het openbare gebied. Ook hierbij geldt het afstandscriterium om te voorkomen dat er in een gebied parkeerdruk ontstaat. Bij deze oplossing wordt er een overeenkomst gesloten tussen de gemeente Gemert-Bakel en de initiatiefnemer waarin de afspraken en de financiële vergoeding staan beschreven. Dit kan ook bijvoorbeeld in een anterieure overeenkomst. De parkeerplaatsen blijven in eigendom van de gemeente, openbaar en geven geen recht op een parkeervergunning of andere vorm van exclusief gebruik.

3.4 Maatwerk voor gewenste ontwikkelingen

Ondanks dat deze nota Parkeernormen met grote zorgvuldigheid is geformuleerd, kunnen er situaties voorkomen waarin niet is voorzien, maar die wel wenselijk zijn. Dan heeft het college de bevoegdheid om voor een wenselijke ruimtelijke ontwikkeling ontheffing van de parkeereis te verlenen. De mogelijkheid van ontheffing is momenteel ook opgenomen in de gemeentelijke bouwverordening, maar komt per 1 juli 2018 te vervallen. Hier is een deugdelijke motivering voor nodig die door de initiatiefnemer aangeleverd moet worden. Voor zo'n motivering kan gedacht worden aan de volgende kaders:

- De ontwikkeling voldoet aan de doelstellingen en uitgangspunten van deze nota zoals deze zijn verwoord in hoofdstuk 1 of de ontwikkeling draagt bij aan de doelstellingen van overige gemeentelijke beleidsdocumenten, zoals bijvoorbeeld de omgevingsvisie, waarbij de parkeerdruk niet onevenredig mag toenemen. Als de ontwikkeling zich voortdoet in het centrum van Gemert of Bakel dan moet deze significant bijdragen aan de doelstellingen die de gemeente heeft geformuleerd voor haar centrumbeleid waarbij de parkeerdruk niet onevenredig mag toenemen;
- De initiatiefnemer realiseert een functie waarbij de parkeernorm in het concrete geval aantoonbaar niet realistisch is. De inititatiefnemer onderbouwt de werkelijke parkeerbehoefte en stelt daarbij oplossingen voor. Daarbij wordt een vorm van garantie afgesproken zodat ook in de praktijk eventuele tekorten kunnen worden opgevangen. Deze afspraken worden vastgelegd als voorschrift bij het verlenen van de ontheffing dan wel als voorwaardelijke bepaling in het bestemmingsplan. Ook worden de gemaakte afspraken vastgelegd in een privaatrechtelijke overeenkomst.

Naast de verplichting om een goede onderbouwing aan te leveren heeft de initiatiefnemer ook de verantwoordelijkheid om de omgeving te informeren en van zijn parkeeroplossing te overtuigen. Daarmee wordt het risico op problemen in het vergunningsproces zo klein mogelijk gehouden.

3.5 Parkeerfonds Gemert-Bakel omzetten naar mobiliteitsfonds

In 2013 heeft de raad het Parkeerfonds Gemert-Bakel ingesteld. Het is een instrument om parkeervraagstukken op te lossen. Het college van burgemeester en wethouders kan een ontheffing verlenen van de parkeereis en hiervoor een financiële vergoeding vragen. Dit is juridisch aanvaard. Een mobiliteitsfonds biedt echter meer mogelijkheden dan een parkeerfonds. Behalve uitgaven voor het realiseren van parkeerplaatsen zijn dan ook flankerende maatregelen mogelijk die de parkeerdruk gunstig beïnvloeden. Los van deze nota parkeernormen wordt een voorstel voor omzetting van het Parkeerfonds naar een mobiliteitsfonds gemaakt.

Compensatiebedragen mobiliteitsfonds

Indien gebruik gemaakt wordt van de ontheffing van de parkeereis door gebruik te maken van het mobiliteitsfonds moet de initiatiefnemer een compensatiebedrag betalen. Dit compensatiebedrag moet worden gezien als een bijdrage in de stichtingskosten van de parkeerplaatsen en de kosten voor onderhoud en beheer. De hoogte van het bedrag dat de initiatiefnemer moet betalen is afhankelijk van de situatie ter plaatse (gebiedsprofiel). In tabel 3 staat per situatie het compensatiebedrag per parkeerplaats.

Situatie	Compensatiebedrag
Centrumgebied Gemert en Bakel	
Realisatie van minder parkeerplaatsen op eigen terrein dan voorgeschreven, maar naar oordeel van het college van B&W is gebruik van restcapaciteit op de openbare weg mogelijk (op eigen terrein onvoldoende parkeerruimte).	€ 5.000
Realisatie van minder parkeerplaatsen op eigen terrein dan de parkeerplaatsverplichting (op eigen terrein en in de omgeving onvoldoende parkeerruimte). Voorwaarde is dat er ruimtelijke mogelijkheden moeten zijn om de benodigde parkeerplaatsen binnen het afstandscriterium aan te leggen	€ 6.000
Rest bebouwde kom van de kernen Gemert en Bakel	
Realisatie van minder parkeerplaatsen op eigen terrein dan voorgeschreven, maar naar oordeel van het college van B&W is gebruik van restcapaciteit op de openbare weg mogelijk (op eigen terrein onvoldoende parkeerruimte).	€ 4.000
Realisatie van minder parkeerplaatsen op eigen terrein dan de parkeerplaatsverplichting (op eigen terrein en in de omgeving onvoldoende parkeerruimte). Voorwaarde is dat er ruimtelijke mogelijkheden moeten zijn om de benodigde parkeerplaatsen binnen het afstandscriterium aan te leggen	€ 5.000
Rest bebouwde kom van de kernen Handel, De Rips, Elsendorp, De Mortel en Milheeze en Buitengebied	
Realisatie van minder parkeerplaatsen op eigen terrein dan voorgeschreven, maar naar oordeel van het college van B&W is gebruik van restcapaciteit op de openbare weg mogelijk (op eigen terrein onvoldoende parkeerruimte).	€ 3.500
Realisatie van minder parkeerplaatsen op eigen terrein dan de parkeerplaatsverplichting (op eigen terrein en in de omgeving onvoldoende parkeerruimte). Voorwaarde is dat er ruimtelijke mogelijkheden moeten zijn om de benodigde parkeerplaatsen binnen het afstandscriterium aan te leggen	€ 4.500

tabel 3: compensatiebedragen bij gebruik mobiliteitsfonds

Aanpassing compensatiebedragen in mobiliteitsfonds Gemert-Bakel
De compensatiebedragen uit het mobiliteitsfonds zijn op dit moment geregeld in artikel 5 van het Parkeerfonds Gemert-Bakel. Deze moeten op basis van deze nota aangepast worden om de compensatiebedragen zoals deze genoemd zijn in tabel 3 mogelijk te maken.

4. Hardheidsclausule en overgangsregeling

4.1 Inleiding
In deze nota is geprobeerd meer mogelijkheden voor maatwerkoplossingen te bieden. Toch kan het zijn dat er ontwikkelingen zijn waar nu nog geen zicht op is. Daarvoor willen we een oplossing bieden. Daarnaast moet voor plannen, die ingediend zijn voordat deze nota van kracht wordt, aangegeven worden hoe daar mee omgegaan wordt.

4.2 Hardheidsclausule
Het bestuursorgaan handelt overeenkomstig de “Nota Parkeernormen Gemert-Bakel 2017”, tenzij dat voor een of meer belanghebbenden gevolgen zou hebben die wegens bijzondere omstandigheden onevenredig zijn in verhouding tot de met deze beleidsregel te dienen doelen. Bovendien dient de toepassing van de hardheidsclausule zo beperkt mogelijk te worden gehouden en een algemeen belang te dienen. Hiermee wordt gebruik gemaakt van de afwijkingsbevoegdheid zoals deze is geregeld in artikel 4:84 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb).

4.3 Overgangsregeling
De Nota Parkeernormen Gemert-Bakel 2017 treedt in werking nadat deze is vastgesteld door de gemeenteraad en is gepubliceerd. Voor bestaande bouwinitiatieven is een overgangsregeling van toepassing.
Deze houdt in dat deze nota niet van toepassing is op:

- Een bouwinitiatief ten aanzien waarvan vóór de inwerkingtreding van deze nota een aanvraag om een omgevingsvergunning is ingediend en nog niet is verleend. Hierop blijft de Parkeerbeleidsnota Gemert-Bakel 2013 van toepassing tenzij de Nota Parkeernormen 2017 leidt tot een lagere parkeereis. De initiatiefnemer mag dan ook gebruik maken van de nieuwe nota.
- Een vooroverlegplan (bijv. principeverzoek) dat voor de inwerkingtreding van deze nota is ingediend, mits het betreffende vooroverlegplan met name naar aard, inhoud en haalbaarheid, redelijkerwijs kan leiden tot verlening van een omgevingsvergunning en mits ten aanzien van het gehele vooroverlegplan binnen een jaar na de publicatiedatum van deze nota een aanvraag om een omgevingsvergunning is ingediend. Hierop blijft de Parkeerbeleidsnota Gemert-Bakel 2013 alleen van toepassing indien de aanvraag om een omgevingsvergunning binnen dat jaar is ingediend tenzij de Nota Parkeernormen 2017 leidt tot een lagere parkeereis. De initiatiefnemer mag dan ook gebruik maken van de nieuwe nota.
- Een bouwinitiatief ten aanzien waarvan in een overeenkomst, die is afgesloten vóór inwerkingtreding van deze nota, tussen initiatiefnemer en de gemeente is bepaald dat op de realisering een andere in die overeenkomst bepaalde normering van toepassing is.

Overzicht bijlagen

Bijlage 1: Parkeernormen per gebiedsprofiel
Bijlage 2: Aanwezigheidspercentages voor gecombineerd gebruik
Bijlage 3: Afmetingen parkeerplaatsen
Bijlage 4: Halen en brengen bij scholen
Bijlage 5: Meten parkeerdruk
Bijlage 6: Fietsparkeernormen

Bijlage 1 Parkeernormen per gebiedsprofiel

Parkeernormen functie Wonen

Norm per woning	Centrum Bakel en Gemert	Rest bebouwde kom Bakel en Gemert	Rest bebouwde kom overige kernen	Buitengebied	Aandeel Bezoekers
Koop, vrijstaand	1,8	2,3	2,2	2,4	0,3 pp per woning
Koop, twee-onder-een-kap	1,7	2,2	2,1	2,2	
Koop, tussen/hoek	1,5	1,8	1,8	2,0	
Koop, appartement klein	1,3	1,6	1,5	1,6	
Koop, appartement groot,	1,6	1,9	1,8	1,9	
Huur, sociale sector	1,3	1,6	1,5	1,6	
Huur, vrije sector	1,5	2,0	1,9	2,0	
Huur, appartement klein	1,1	1,4	1,3	1,6	
Huur appartement groot	1,4	1,9	1,8	2,1	
Aanleunwoning, serviceflat	1,1	1,1	1,1	1,2	
Kamerverhuur (per kamer)	0,6	0,7	0,7	0,7	0,2 pp per kamer

Toelichting:
Appartement klein: appartementen met een woonoppervlakte tot 100m2 bvo (bruto vloer oppervlakte);
Appartement groot: appartementen met een woonoppervlakte vanaf 100m2 bvo;
Aanleunwoning, serviceflat: woning die aangepast is voor ouderen of personen met een Fysieke of psychische beperking. Bijvoorbeeld groepswonen, vervangend tehuis.

Parkeernormen functie Werken

Werken (per 100m2 bvo*)	Centrum Bakel en Gemert	Rest bebouwde kom Bakel en Gemert	Rest bebouwde kom overige kernen	Buitengebied	Aandeel Bezoekers
Kantoor (zonder baliefunctie)	1,6	2,3	2,3	2,3	5%
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	2,1	3,0	3,0	3,3	20%
Bedrijf arbeidsintensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	1,6	1,7	1,7	2,1	5%
Bedrijf arbeidsextensief (loods, opslag, transportbedrijf)	0,4	0,6	0,6	0,8	5%
Bedrijfsverzamelgebouw	1,1	1,5	1,5	1,7	-

* bvo= bruto vloer oppervlakte

Toelichting:
Kantoor zonder baliefunctie: hier moet met name gedacht worden aan zakelijke dienstverlening en administratieve dienstverlening waar bezoekers nauwelijks komen.
Commerciële dienstverlening: kantoorfunctie met baliefunctie waar een duidelijke relatie ligt met klanten die het kantoor ter plekke bezoeken.
Bedrijfsverzamelgebouw: dit betreft een mix van kantoren (zonder balie) en bedrijvigheid waarbij het aandeel bezoekers laag is. Indien een groot aandeel bezoekers verwacht wordt is de functie commerciële dienstverlening meer passend.

Parkeernormen winkelen en boodschappen

Winkelen en boodschappen (per 100m2 bvo*)	Centrum Bakel en Gemert	Rest bebouwde kom Bakel en Gemert	Rest bebouwde kom overige kernen	Buitengebied	Aandeel Bezoekers
Buurtsupermarkt bvo < 750m2	3,3	5,1	4,1	n.v.t	89%
Discountsupermarkt	4,7	7,5	7,5	n.v.t.	96%
Fullservice supermarkt (laag en middellaag prijsniveau)	4,6	7,2	7,2	n.v.t.	93%
Fullservice supermarkt (middelhoog en hoog prijsniveau)	5,1	6,6	6,6	n.v.t.	93%
Grote supermarkt bvo > 2500m2	7,6	9,6	9,6	n.v.t.	84%
Groothandel in levensmiddelen	n.v.t.	7,1	7,1	n.v.t.	80%
Buurt- en dorpscentrum	5,0	5,0	4,0	n.v.t.	72%
(week)markt (per m1 kraam)	0,2	0,2	0,2	n.v.t.	85%
Kringloopwinkel	n.v.t	2,0	2,0	2,3	89%
Bruin- en witgoedzaken	4,1	8,2	8,2	9,3	92%
Woonwarenhuis/woonwinkel	1,3	1,8	1,8	2,0	91%
Meubel/Woonboulevard	n.v.t.	2,6	2,6	n.v.t.	93%
Outletcentrum	n.v.t.	9,5	9,5	10,4	94%
Bouwmarkt	n.v.t.	1,9	1,9	2,5	87%
Tuincentrum inclusief buitenruimte bvo > 1250 m2	n.v.t.	2,4	2,4	2,9	89%

* bvo= bruto vloer oppervlakte

Parkeernormen sport, cultuur en ontspanning

Sport, cultuur en ontspanning (per 100m2 bvo*)	Centrum Bakel en Gemert	Rest bebouwde kom Bakel en Gemert	Rest bebouwde kom overige kernen	Buitengebied	Aandeel Bezoekers
Bibliotheek	0,5	1,0	1,0	1,4	97%
Museum	0,6	1,1	1,1	n.v.t.	95%
Bioscoop	3,2	10,3	10,3	13,7	94%
Filmtheater/filmhuis	2,6	7,0	7,0	9,9	97%
Theater/Schouwburg	7,4	8,4	8,4	12,0	87%
Casino	5,7	6,1	6,1	8,0	86%
Bowlingcentrum	1,6	2,4	2,4	2,8	89%
Biljart/snookercentrum	0,9	1,2	1,2	1,8	87%
Dansstudio	1,6	5,1	5,1	7,4	93%
Fitnessstudio/sportschool	1,4	4,4	4,4	6,5	87%
Fitnesscentrum bvo > 1500m2	1,7	5,9	5,9	7,4	94%
Welnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)	n.v.t.	9,3	9,3	10,3	99%
Sauna/hammam	2,5	6,3	6,3	7,3	99%
Sporthal	1,6	2,7	2,7	3,5	96%
Sportzaal	1,2	2,7	2,7	3,6	94%
Tennishal	0,3	0,5	0,5	0,5	87%
Squashhal	1,6	2,7	2,7	3,2	84%
Zwembad overdekt (per 100m2 bassin)	n.v.t.	10,6	10,6	13,3	97%
Zwembad openlucht (per 100m2 bassin)	n.v.t.	12,0	12,0	15,8	99%
Zwemparadijs	n.v.t.	12,5	12,5	n.v.t.	-
Sportveld (per hectare netto terrein)	20,0	20,0	20,0	20,0	95%
Golfoefencentrum (per centrum)	n.v.t.	51,1	51,1	56,2	93%
Golfbaan (per 18 holes, 60 ha)	n.v.t.	96,0	96,0	118,3	98%
Indoor speeltuin	3,6	5,4	5,4	5,9	97%
Manege (per box)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,4	90%
Volkstuin (per 10 tuinen)	n.v.t.	1,3	1,3	1,5	100%

* bvo= bruto vloer oppervlakte

Parkeernormen horeca en (verblijfs)recreatie

Horeca en (verblijfs) recreatie (per 100m2 bvo*)	Centrum Bakel en Gemert	Rest bebouwde kom Bakel en Gemert	Rest bebouwde kom overige kernen	Buitengebied	Aandeel Bezoekers
Camping (per standplaats)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1,2	90%
Bungalowpark (per bungalow)	n.v.t.	1,7	1,7	2,1	91%
Bed & Breakfast (per gastenkamer)	0,5	0,5	0,5	0,5	91%
1*Hotel (per 10 kamers)	0,4	2,5	2,5	4,5	77%
2*Hotel (per 10 kamers)	1,5	4,1	4,1	6,3	80%
3*Hotel (per 10 kamers)	2,2	4,8	4,8	6,8	77%
4*Hotel (per 10 kamers)	3,5	7,1	7,1	9,0	73%
5*Hotel (per 10 kamers)	5,5	10,2	10,2	12,6	65%
Café/Bar/Cafetaria	5,0	6,0	6,0	n.v.t.	90%
Restaurant	10,0	11,0	11,0	15,0	80%
Discotheek	7,0	20,9	20,9	20,8	99%
Evenementenhal	5,5	9,0	9,0	n.v.t.	98%

* bvo= bruto vloer oppervlakte

Parkeernormen gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen

Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen (per 100m2 bvo*)	Centrum Bakel en Gemert	Rest bebouwde kom Bakel en Gemert	Rest bebouwde kom overige kernen	Buitengebied	Aandeel Bezoekers
Huisartsenpraktijk (per behandelkamer)	2,3	3,1	3,0	3,3	57%
Apotheek (per apotheek)	2,4	3,2	3,1	n.v.t.	45%
Fysiotherapie praktijk (per behandelkamer)	1,4	1,8	1,7	2,0	57%
Consultatiebureau (per behandelkamer)	1,4	1,9	1,8	2,2	50%
Consultatiebureau voor ouderen (per behandelkamer)	1,3	2,0	1,9	2,2	38%
Tandartsenpraktijk (per behandelkamer)	1,7	2,4	2,3	2,7	47%
Gezondheidscentrum (per behandelkamer)	1,7	2,3	2,2	2,5	55%
Ziekenhuis	1,5	1,9	1,8	2,0	29%
Crematorium (per gelijktijdige plechtigheid)	n.v.t.	30,1	30,1	30,1	99%
Begraafplaats (per gelijktijdige plechtigheid)	n.v.t.	31,6	31,6	31,6	97%
Religiegebouw (per zitplaats)	0,2	0,2	0,2	n.v.t.	--
Verpleegverzorgvoorziening (per wooneenheid)	0,6	0,6	0,6	n.v.t.	60%

* bvo= bruto vloer oppervlakte

Parkeernormen onderwijs

Onderwijs (per 100m2 bvo*)	Centrum Bakel en Gemert	Rest bebouwde kom Bakel en Gemert	Rest bebouwde kom overige kernen	Buitengebied	Aandeel Bezoekers
Kinderdagverblijf/crèche	1,0	1,4	1,4	1,5	97%
Basisonderwijs (per leslokaal)	0,8	0,8	0,8	0,8	**
Middelbare school (per 100 leerlingen)	3,7	4,9	4,9	4,9	11%
Avondonderwijs (per 10 studenten)	4,6	6,8	6,8	10,5	95%

* bvo= bruto vloer oppervlakte

Toelichting:
Basisonderwijs: de grootste parkeer- en verkeersdruk bij basisscholen ontstaat door het brengen en halen van kinderen. Hiervoor is een speciale systematiek ontwikkeld waarmee dit berekend kan worden. Deze is verder uitgewerkt in bijlage 4.

Bijlage 2: Aanwezigheidspercentages voor gecombineerd gebruik

Onderstaande tabel is overgenomen uit het ASVV 2012[3] . Het 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 ochtend 50 in gebruik; op een werkdag middag 50, op een werkdagavond 90 etc.

	Werkdag overdag	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Woningen	50	60	100	90	60	60	70
Detailhandel	30	70	20	100	100	0	0
Kantoor	100	100	5	10	5	0	0
Bedrijven	100	100	5	10	5	0	0
Sociaal cultureel	10	40	100	100	60	90	25
Sociaal medisch	100	100	30	15	15	5	5
Ziekenhuis	85	100	40	50	25	40	40
Dagonderwijs	100	100	0	0	0	0	0
Avondonderwijs	0	0	100	100	0	0	0
Bibliotheek	30	70	100	70	75	0	0
Museum	20	45	0	0	100	0	90
Restaurant	30	40	90	95	70	100	40
Café	30	40	90	85	75	100	45
Bioscoop, theater	15	30	90	90	60	100	60
Sport	30	50	100	90	100	90	85

Tabel 4. Aanwezigheidspercentages voor verschillende periodes van de dag/week

De mogelijkheid tot dubbelgebruik berekent men door per functie per tijdstip de parkeerbehoefte uit te rekenen en vervolgens alle functies per tijdstip te sommeren. Het hoogste aantal benodigde parkeerplaatsen (gezien per tijdstip) bepaalt de werkelijke parkeerbehoefte.

Rekenvoorbeeld
In een gebied zijn de volgende functies aanwezig: woningen, detailhandel, kantoren, bedrijven en een sociaal cultureel centrum. Voor de berekening van de werkelijke parkeerbehoefte vul je per tijdstip de benodigde parkeerbehoefte in.

	Normatief	Werkdag overdag	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Woningen	100	50	60	100	90	60	60	70
Detailhandel	100	30	70	20	100	100	0	0
Kantoor	100	100	100	5	10	5	0	0
Bedrijven	100	100	100	5	10	5	0	0
Sociaal cultureel	100	10	40	100	100	60	90	25
Totaal	500	290	370	230	300	230	150	95

Tabel 5 Rekenvoorbeeld dubbelgebruik

Uit bovenstaand voorbeeld blijkt dat op een werkdag middag de hoogste behoefte aan parkeerplaatsen is. Deze is 370 parkeerplaatsen bij gecombineerd gebruik. Dubbelgebruik levert dus een voordeel op van 130 parkeerplaatsen.

[3] ASVV = publicatie van het CROW waarin aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen zijn opgenomen.

Bijlage 3: Afmetingen parkeervoorzieningen

Richtlijnen voor de afmetingen van parkeervoorzieningen zijn vastgelegd in de ASVV 2012. Hierin zijn 2 soorten afmetingen opgenomen:

1. De afmeting van de parkeerplaats(en);
2. De afmeting van de parkeerweg(en).

Parkeerplaats

In tabel 6 staat de minimale maatvoering voor personenauto's op of langs de weg of een parkeerterrein, gebaseerd op de ASVV 2012.

	Breedte	*Lengte*
Haaksparkeren of gestoken parkeren (60˚, 45˚, 30˚)	2,50 meter	5,0 meter
Langsparkeren	2,0 meter	6,0 meter

tabel 6: maatvoering parkeerplaats voor personenauto

Met deze maatvoering wordt voldoende parkeercomfort geboden. Voor gehandicaptenparkeerplaatsen moeten breder worden uitgevoerd. Zonder vrije uitstapstrook moet de breedte 3,50 meter zijn, en met uitstapstrook 3,00 meter.

Parkeerweg

De breedte van de parkeerweg moet zodanig zijn dat een parkeermanoeuvre in één keer kan worden uitgevoerd zonder te steken. Als de parkeerhoek kleiner is, is er minder ruimte nodig. In tabel 7 is de minimale breedte van de parkeerweg aangegeven voor haaks parkeren en bij gestoken parkeren, gebaseerd op het ASVV 2012. Deze breedte geldt bij een minimale breedte van 2,50 meter (bij haaksparkeren) en 2,0 meter (bij langsparkeren). Indien een parkeervak breder wordt gemaakt kan de parkeerweg ook smaller worden.

	Breedte parkeerweg
Haaksparkeren of gestoken parkeren (60˚, 45˚, 30˚)	6,0 meter
Langsparkeren	4,0 meter

tabel 7: maatvoering parkeerweg

Parkeergarages en parkeerterreinen

Voor parkeergarages en parkeerterreinen is de NEN 2443 van toepassing. Voor Parkeergarages bedraagt de minimumbreedte 2,30 meter bij normaal gebruik en 2,50 meter bij intensief gebruik. De huidige aanbevolen parkeerbreedte is tenminste 2,40 meter.

Bijlage 4: Halen en brengen bij scholen

Het met de auto halen en brengen van kinderen zorgt voor vraag naar parkeerruimte bij scholen, kinderdagverblijven en buitenschoolse opvang. Deze parkeervraag doet zich voor op vaste momenten van de dag. De auto's blijven slechts korte tijd bij de locatie staan, waardoor ze niet altijd even zorgvuldig worden geparkeerd. In sommige gevallen is dit een aanleiding voor klachten van omwonenden. Deze klachten zijn dikwijls te voorkomen door goede communicatie tussen de school, de ouders, de gemeente en omwonenden. Om te bepalen of er in de basis voldoende parkeerplaatsen zijn is een rekentool ontwikkeld door het CROW. Overigens is het niet zo dat het toevoegen van extra parkeerplaatsen de klachten oplost. Dit hangt samen met meerdere factoren waarvan gedrag een belangrijke factor is.

Rekentool halen en brengen bij scholen

Het totale aantal parkeerplaatsen voor halen en brengen kan met de volgende formules worden berekend:

groepen 1 t/m 3
aantal leerlingen x % leerlingen met auto gedeeld door 100 x 0,5 x 0,75

groepen 4 t/m 8
aantal leerlingen x % leerlingen met auto gedeeld door 100 x 0,25 x 0,85

kinderdagverblijf en buitenschoolse opvang
aantal leerlingen x % leerlingen met auto gedeeld door 100 x 0,25 x 0,75

Het percentage leerlingen dat wordt gebracht en gehaald ligt tussen de 1% en 60%. Dit is onder meer afhankelijk van stedelijkheidsgraad, stedelijke zone en de gemiddelde afstand naar school. Gemiddeld ligt het percentage op:
groepen 1 t/m 3: 30-60%
groepen 4 t/m 8: 5-40%
kinderdagverblijf en buitenschoolse opvang: 50-80%

Bij gescheiden aanvangs- en eindtijd van de groepen 1 t/m 3 en 4 t/m 8 mag het aantal parkeerplaatsen met maximaal 40% worden gereduceerd.

Voorbeeld :
Een school heeft 420 leerlingen. 180 leerlingen zitten in de groepen 1 t/m 3. Hiervan wordt 30 % met de auto gebracht en gehaald. De overige 240 leerlingen zitten in de groepen 4 t/m 8. Hiervan wordt 10% gebracht en gehaald. Ingevuld in de rekenformules levert dit het volgende op:
180 x 30:100 x 0,5 x 0,75 = 20,25
+
240 x 10:100 x 0,25 x 0,85 =5,1

= 25,35. Dit betekent dat er 25 parkeerplaatsen nodig zijn voor het halen en brengen van de leerlingen van deze school..

Bijlage 5: Meten parkeerdruk

In deze bijlage staat beschreven op welke manier de parkeerdruk wordt gemeten. De parkeerdruk is in dit geval het percentage parkeerplaatsen op de openbare weg waarop een auto staat geparkeerd. Daarbij wordt eerst het gebied bepaald waarin het onderzoek zal plaatsvinden. Vervolgens wordt het aantal legale parkeerplaatsen geteld, waarna op de genoemde tijdstippen het aantal geparkeerde auto's wordt geteld.

Afbakening gebied
In hoofdstuk 2.2 staat de loopafstand waarbinnen een oplossing voor het parkeren gevonden moet worden. De loopafstand wordt gemeten vanaf de eerste deur van een complex. Bij een woning is dat de voordeur, bij een kantorenpand de hoofdingang etc. In het gebied dat binnen de in 2.2 genoemde loopafstand valt, wordt de parkeerdruk gemeten.

Aantal parkeerplaatsen
Vervolgens wordt het aantal legale parkeerplaatsen en het aantal geparkeerde auto's geteld. Een legale plek is: Een parkeervak (uitgezonderd gehandicaptenparkeerplaatsen en gereserveerde plaatsen). Als er geen parkeervakken zijn, de straatlengte in meters gedeeld door zes meter (lengte parkeervak volgens bijlage 3). De straatlengte wordt gemeten tussen kruispunten, onderbrekingen (een plaats in een parkeerstrook voor bijv. een boom, speelplek, afvalcontainer of een uitrit). Ook mag vijf meter vanaf een bocht niet worden geparkeerd. Dit moet worden afgetrokken van de straatlengte. Indien de deling leidt tot een getal achter de komma, dan wordt het aantal plaatsen naar beneden afgerond, tenzij het getal achter de komma groter of gelijk is aan 8.

Aantal geparkeerde auto's
Bij deze berekening wordt uitgegaan van de openbare parkeerplaatsen en de auto's die op deze openbare plaatsen zijn geparkeerd. Dit betekent dat parkeerplaatsen op eigen terrein niet meetellen in deze meting. Het gaat immers om de situatie die mensen tegenkomen als zij in een bepaalde straat willen parkeren. Ook auto's op gehandicaptenparkeerplaatsen en nadere gereserveerde parkeerplaatsen op de openbare weg tellen niet mee.

Tijdstippen van meting
Doordeweekse avond/nacht 23.00-01.00
Doordeweekse ochtend 10.00-12.00
Doordeweekse middag 13.00-15.00
Koopavond 18.00-20.00
Zaterdagmiddag 13.00-15.00
De doordeweekse tellingen geven een beeld van de "normale parkeerdruk"; de tellingen op koopavond en zaterdagmiddag geven een beeld van de tellingen tijdens de wekelijkse piekdrukte. De tellingen worden uitgevoerd buiten de vakantieperioden.

Parkeerdruk
Parkeerdruk bestaand = (het aantal geparkeerde auto's huidige situatie) / (het aantal legale parkeerplaatsen huidige situatie)
Parkeerdruk toekomst = (parkeerbehoefte nieuwe situatie)+(het aantal geparkeerde auto's huidige situatie) / (het aantal legale parkeerplaatsen huidige situatie).
De verschillende tijdstippen kunnen een verschillende parkeerdruk opleveren. Immers 's avonds kunnen de parkeerplaatsen anders gebruikt worden als overdag. Per tijdstip wordt de bestaande en toekomstige parkeerdruk bepaald.
De hoogste parkeerdruk die wordt gemeten op de aangegeven tijdstippen is maatgevend voor het bepalen of de parkeerdruk boven de 85% uitkomt. Dit betekent dat als op één van de gemeten tijdstippen de parkeerdruk boven de 85% uitkomt, er geen gebruik kan worden gemaakt van de restcapaciteit van de openbare weg.

Bijlage 6 Fietsparkeenormen

Om goed te kunnen beoordelen hoeveel fietsparkeervoorzieningen bij een functie horen worden bij voorkeur fietstellingen uitgevoerd. Dat geeft het beste beeld van de vraag naar deze voorzieningen. Helaas is dit soms, bijvoorbeeld in geval van nieuwbouw, lastig uit te voeren. In een dergelijke situatie kan met behulp van kencijfers het gewenste aantal fietsparkeerplaatsen berekend worden. Deze kencijfers zijn opgenomen in CROW, publicatie 317. Gemert-Bakel is een gemiddelde gemeente voor wat betreft fietsgebruik (volgens Kenniscentrum Fietsberaad – fietsgebruik per gemeente). Dit betekent dat de kencijfers zonder correctiefactor gebruikt kunnen worden. In deze bijlage zijn een aantal tabellen opgenomen waarbij het fietsparkeren voor de meest voorkomende functie is benoemd. Voor de overige functies wordt verwezen naar publicatie 317 van het CROW.

	Locatie	Norm	Per	Opmerking
Kantoor (personeel)	Centrum Rest bebouwde kom Buitengebied	1,7 1,2 0,7	100m2 bvo	Hoe meer gespecialiseerde functies, hoe lager het fietsgebruik. Ook de cultuur van de branche heeft invloed.
Kantoor (bezoekers)		5	Balie	Minimaal 10

Tabel 8: fietsparkeernormen kantoor

	Locatie	Norm	Per	Opmerking
Basisschool (leerlingen)	< 250 leerlingen 250 tot 500 leerlingen >500 leerlingen	4,3 5,0 6,2	10 leerlingen	Bij een groter verzorgingsgebied meer fietsen en ook meer auto's
Basisschool (personeel)		0,45	10 leerlingen	
Middelbare school (leerlingen)		14	100 m2 bvo	Grote aantallen
Middelbare school (personeel)	Centrum Rest bebouwde kom	0,6 0,4	100 m2 bvo	

Tabel 9: fietsparkeernormen school

	Locatie	Norm	Per	Opmerking
Restaurant (eenvoudig)	Binnen de bebouwde kom Buiten de bebouwde kom	18 15	100 m2 bvo	Bijv. pannenkoekenhuis. Terras meetellen.
Restaurant (luxe)l		4	100 m2 bvo	

Tabel 10: fietsparkeernormen restaurant

	Locatie	Norm	Per	Opmerking
Winkelcentrum	Binnen de bebouwde kom	2,7	100 m2 bvo	
Supermarkt	Binnen de bebouwde kom	2,9	100 m2 bvo	
Bouwmarkt	Binnen de bebouwde kom	0,25	100 m2 bvo	
Tuincentrum	Binnen de bebouwde kom Buiten de bebouwde kom	0,4 0,1	100 m2 bvo	Vaak voldoende ruimte voor fietsparkeerplekken en evt. uitbreidingen

Tabel 11: fietsparkeernormen winkelen en boodschappen