

## Nota Parkeernormen 2019

### 1. Inleiding

**Mobiliteit, en meer specifiek het bezit en gebruik van auto's en fietsen, is in de afgelopen jaren gegroeid en zal naar verwachting in de komende jaren nog blijven groeien. Oosterhout staat voor een ruimtelijke opgave. In het centrumgebied zijn ontwikkelingen voorzien (zoals transformatie van detailhandel naar wonen) waar het oplossen van de parkeernorm in het plangebied lastig is terwijl er wel een oplossing gevonden dient te worden voor parkeren. Daarbij ook rekening houdend met duurzaamheidsdoelstellingen zoals het maken van ruimte voor wateropvang en het beperken van hittestress. Daarnaast dienen zich trends en ontwikkelingen aan zoals de voorziene toename van elektrische auto's en fietsen en de komst van deelauto's en deelfietsen. Het zijn zaken die een effect hebben op de vraag naar parkeerplaatsen voor de auto en de fiets in Oosterhout. Nu en in de toekomst.**

Parkeerplaatsen kosten ruimte. En die ruimte is waardevol. Het is mede daarom van belang dat we bij te maken keuzes over de hoeveelheid parkeerplaatsen en de verschijningsvorm ervan, rekening houden met de meest actuele uitgangspunten en inzichten. Zodat we zowel de kwaliteit van de woon- en leefomgeving kunnen behouden en invulling kunnen geven aan duurzaamheidsambities als voldoende parkeerplaatsen kunnen blijven bieden. Immers, een tekort aan parkeercapaciteit kan een bron voor overlast in een (centrum)gebied of (woon)buurt of op een bedrijventerrein zijn. Een goede afweging van belangen is een noodzaak bij vraagstukken waarbij moet worden bepaald wat de benodigde parkeercapaciteit is. Zoals bij nieuwbouwprojecten. Of bij verbouw- en transformatieprojecten. Parkeernormen zijn een effectief hulpmiddel om een goede inschatting te maken van de te verwachten parkeerbehoefte van die projecten. Maar parkeernormen alleen zijn niet voldoende. Er zijn ook beleidsregels nodig over hoe deze normen dienen te worden geïnterpreteerd en toegepast om voor alle voorkomende situaties voor elk project afzonderlijk de juiste onderbouwing te kunnen formuleren van enerzijds de voor het project benodigde parkeercapaciteit en anderzijds de locatie waar deze capaciteit dient te worden gerealiseerd.

#### 1.1. Een nieuwe Nota Parkeernormen

De Gemeente Oosterhout wil de vraag naar parkeergelegenheid goed blijven faciliteren, maar wel op een zodanige wijze dat de bereikbaarheid en leefbaarheid van de stad in zijn geheel als van de verschillende delen daarvan (het centrum, de woonwijken, de bedrijventerreinen e.d.) kan worden gewaarborgd en de kwaliteit van de openbare ruimte behouden blijft. Tegelijkertijd bestaat er bij de gemeente de behoefte om te kunnen experimenteren met nieuwe mobiliteitsconcepten (zoals bijvoorbeeld deelauto's).

De huidige parkeernormen stammen uit 2009. Er is een behoefte aan een actueel, eenduidig, en goed onderbouwd normenkader, aangevuld met duidelijke spelregels voor initiatiefnemers. Waarbij rekening wordt gehouden met de genoemde ontwikkelingen en duurzaamheids-ambities in (het centrum van) Oosterhout en waarin ook ruimte wordt geboden om te anticiperen op nieuwe mobiliteitstrends- en ontwikkelingen die van invloed zijn op het autobezit en autogebruik, zoals de vergrijzing en verzelfstandiging, het elektrisch rijden en de daartoe te treffen laadvoorzieningen, het autodelen en de komst van zelfrijdende auto's, waarop een verdergaande anticipatie nodig is om te zorgen dat de juiste parkeernormen op de juiste wijze worden toegepast.

#### Effecten van trends en ontwikkelingen

- Algemene trends en ontwikkelingen op het gebied van (auto)mobiliteit laten zien dat het autobezit en -gebruik op de (langere) termijn kan afnemen en de benutting van het (bestaande) parkeeropervlak verder kan toenemen. Dit impliceert dat de te benoemen autoparkeernormen in ieder geval voor de korte termijn voldoende robuust moeten zijn en moeten aansluiten bij de huidige werkelijkheid. Maar ook dat het toepassingskader ruimte moet bieden om nieuwe mobiliteitsoplossingen (deelauto's, mobility as a service e.d.) in enige mate mogelijk te maken en in de toekomst het parkeerareaal op de mogelijke gevolgen hiervan voor te bereiden en/of aan te passen.
- De (elektrische) fiets kan in toenemende mate – met name voor de kortere afstanden (tot ca. 15 a 20 km) – een volwaardig alternatief vormen voor het autogebruik. Hierin ligt mede de aanleiding om ook fietsparkeernormen toe te passen en daarmee te zorgen dat initiatiefnemers voldoende fietsparkeerplaatsen realiseren.

Het is tevens gewenst om fietsparkeernormen in de nieuwe Nota op te nemen zodat ook nieuwbouw-, verbouw- of transformatieprojecten door de initiatiefnemer worden voorzien van voldoende fietsparkeerplaatsen.

Met name om bovenstaande redenen is het voorliggende beleidsinstrument opgesteld. Het benoemt de gewenste, heldere uitgangspunten en spelregels hoe Oosterhout wenst om te gaan met het definiëren van de omvang van de parkeerbehoefte voor auto's en fietsen van nieuwbouw-, verbouw- en transformatieprojecten. Zodat enerzijds een vertaling daarvan naar de 'parkeereis' kan plaatsvinden welke de verplichting weergeeft van de initiatiefnemers van deze projecten. En het anderzijds een goede en actuele indicatie aangeeft bij het opstellen van bestemmingsplannen, ontwikkelplannen etc. van de in te passen parkeeropgave.

### **1.2. Parkeernormen, een uitwerking van een visie op parkeren**

Parkeernormen zijn één van de drie effectief inzetbare beleidsinstrumenten van de gemeente om haar parkeerbeleidsdoelen te realiseren. Parkeernormen worden toegepast om de parkeerbehoefte van nieuw te realiseren functies of aanpassingen van bestaande functies te benoemen en te vertalen naar een opgave voor de initiatiefnemer (ontwikkelaar) van die nieuw te realiseren of aan te passen functie. Naast parkeernormen zijn 'parkeerregulering' (het treffen van beheermaatregelen die het juiste, gewenste gebruik van parkeerplaatsen borgen) en 'parkeerverwijzing' (het in de meest brede zin parkeeders informeren over waar, welke parkeerplaatsen en onder welke condities voor hen beschikbaar zijn) de andere twee beleidsinstrumenten.

Parkeren heeft een belangrijke relatie met ruimte (leefbaarheid), verkeer en vervoer (bereikbaarheid), milieu (duurzaamheid) en economie (aantrekkelijkheid voor vestiging). Dit impliceert dat een overkoepelend beleidskader nodig is om de samenhang tussen de drie beleidsinstrumenten (parkeernormen, parkeerregulering en parkeerverwijzing) te hebben om de instrumenten zo effectief mogelijk in te zetten.

Bij de totstandkoming van deze nota parkeernormen is een afweging gemaakt tussen verschillende belangen.

Eenzijds gaat het daarbij om het *ruimtelijk belang*. Het ruimtelijke belang kent in dezen twee dimensies, te weten ruimtelijke ontwikkeling en ruimtelijke kwaliteit. Bij ruimtelijke ontwikkeling is het vooral van belang dat de parkeernormen gewenste ruimtelijke ontwikkelingen niet mogen belemmeren en dat flexibiliteit mogelijk is. Ruimtelijke kwaliteit betreft de inrichting van de (openbare) ruimte; ruimte is schaars en ruimte die wordt benut ten behoeve van parkeren kan veelal niet of maar beperkt worden ingezet ten behoeve van andere functies. Daar komt bij dat ook de klimaatopgave er toe leidt dat steeds kritischer moet worden gekeken op welke wijze en met welke functies de beschikbare (openbare) ruimte wordt ingericht.

Anderzijds gaat het om het *verkeerskundig belang* in die zin dat parkeernormen tevens tot doel hebben de leefbaarheid en bereikbaarheid van de stad te borgen en te verbeteren. Door middel van parkeernormen moet worden voorkomen dat ruimtelijke ontwikkelingen tot parkeeroverlast in de omgeving leiden. Tevens kunnen parkeernormen worden ingezet om alternatieven voor de auto of andere mobiliteitsconcepten (zoals deelauto's) te stimuleren.

Om de diverse belangen goed te kunnen afwegen en daarmee te komen tot parkeernormen en een toepassingskader dat aansluit bij de Oosterhoutse situatie en ambities, is aan de totstandkoming van deze nota een uitgebreid (intern) proces voorafgegaan. Als onderdeel van dat proces is ook een werkbijeenkomst met de gemeenteraad gehouden om zodoende gemotiveerd keuzes te kunnen maken. Leidend voor de gemaakte keuzes zijn voorts de ambities uit het bestuursakkoord 2018 – 2022 ("samen op weg naar 2030"), de gemeentelijke toekomstvisie Oosterhout 2030 en de (concept) mobiliteitsvisie "Oosterhout Vooruit".

Dit heeft geresulteerd in de onderstaande uitgangspunten, die aan de basis liggen van de in deze nota gemaakte keuzes:

- Het autobezit is in Oosterhout relatief hoog (o.a. vanwege het gemiddeld inkomensniveau en het beperkte aanbod aan openbaar vervoer). Oosterhout faciliteert het autobezit van haar bewoners vraagvolgend;
- Voor de binnenstad ligt er een aanzienlijke transformatieopgave (minder winkels, meer woningen). Voor de binnenstad ligt derhalve het primaat op het faciliteren en stimuleren van ruimtelijke ontwikkelingen (sturen op ontwikkelingen) in plaats van een vraagvolgend parkeerbeleid;
- Openbare ruimte is schaars en naast parkeren zijn er nog diverse andere functies die ruimte behoeven (zeker in de binnenstad). Dit betekent onder andere dat parkeerplaatsen op eigen terrein ook als zodanig moeten worden gebruikt, ten einde te voorkomen dat de parkeervraag wordt afgewenteld op het openbaar gebied;



- Schaarse (openbare) ruimte betekent ook dat, onder voorwaarden, reeds bestaande parkeerplaatsen gebruikt mogen worden om de parkeervraag als gevolg van een nieuwe ontwikkeling te faciliteren;
- Hoewel het vertrekpunt een vraagvolgend parkeerbeleid is, wil Oosterhout tevens alternatieven voor de auto stimuleren en ruimte bieden om te experimenteren met nieuwe mobiliteitsconcepten.
- Oosterhout wil het fietsgebruik stimuleren (en overlast van gestalde fietsen voorkomen); voor een aantal functies zijn parkeernormen voor de fiets derhalve wenselijk;
- Meer mogelijkheden voor maatwerk en flexibiliteit;

### 1.3. Overgangsregeling

Deze nota parkeernormen heeft het karakter van een beleidsregel en wordt gebruikt bij de invulling van de bevoegdheden van de gemeente op grond van de Wet ruimtelijke ordening (bestemmingsplan), de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (de omgevings-vergunning) en de Algemene plaatselijke verordening (APV).

De in deze nota opgenomen parkeernormen en het bijbehorende toepassingskader zijn van kracht met ingang vanaf de ingangsdatum van deze nota (zoal vermeld op het voorblad). Alle initiatieven en projecten die na die datum zijn ingediend, worden hieraan getoetst. Voor initiatieven en projecten die voor die datum zijn ingediend, geldt een overgangsregeling. Deze overgangsregeling komt er op neer dat voor alle initiatieven en projecten waarover hetzij al besluitvorming heeft plaatsgevonden in de vorm van een ruimtelijke plan (waaronder inbegrepen een stedenbouwkundig plan), hetzij contractueel bindende afspraken zijn gemaakt ten aanzien van de te hanteren parkeernorm, nog op de "oude" parkeernormen kan worden teruggevalen. Het staat initiatiefnemers echter vrij om voor die plannen en projecten de nieuwe normering toe te passen.

### 1.4. Leeswijzer

De opbouw van deze nota is als volgt.

In hoofdstuk 2 wordt nader ingezoomd op Oosterhout, wat is een logische gebiedsindeling met bijbehorende bereikbaarheidsprofielen, wat weten we van het werkelijke autobezit en gebruik in Oosterhout en hoe vertalen we dit naar van toepassing te verklaren parkeernormen.

In hoofdstuk 3 gaan we in op het toepassingskader om te komen tot een parkeereis. In hoofdstuk 4 wordt specifiek ingegaan op maatwerksituaties.

Tenslotte wordt in hoofdstuk 5 de toepassing van fietsparkeernormen behandeld.

In bijlage 1 is een definitielijst opgenomen van begrippen die in deze Nota worden gehanteerd.

In bijlage 2 is een kaart met de gebiedsindeling opgenomen.

In bijlage 3 is een overzicht weergegeven van de aanwezigheidspercentages ten behoeve van het berekenen van mogelijk dubbelgebruik van parkeerplaatsen bij diverse functies en de te hanteren capaciteitsberekening bij opritten en garageboxen (parkeren op eigen terrein).

In bijlage 4 is een overzicht gegeven van de te hanteren parkeernormen voor auto's en fietsen in Oosterhout.

In bijlage 5 zijn de ontwerpbeelden voor fietsenstallingen beschreven.

## 2. Uitgangspunten parkeernormen Oosterhout

**De parkeernormen van Oosterhout zijn enerzijds gerelateerd aan de locatie/het gebied waar een functie is gelegen en anderzijds het type functie en de kenmerken daarvan (een woning, een kantoor, een winkel en dergelijke).**

**De gebiedsindeling is vooral toegespitst op de mate waarin ruimte beschikbaar is voor het faciliteren van de auto in relatie tot de aanspraak die op die ruimte wordt gemaakt voor andere (beleids)doeleinden.**

**De functietypen zijn bedoeld om meer specifiek onderscheid te kunnen maken tussen het autobezit en -gebruik van de aard, de omvang en de gebruikersgroepen per functie.**

### 2.1. Gebiedsindeling

Bij het samenstellen van de gebiedsindeling speelde als belangrijkste uitgangspunt de ambitie om met name het centrumgebied te transformeren naar een gebied:

- met een hogere verblijfskwaliteit (meer ruimte voor andere functies in het openbaar gebied) en meer ruimtelijke kwaliteit,
- dat een bijdrage levert aan duurzaamheidsdoelstellingen (meer groen/minder steen, minder hitte, grotere waterberging etc.)
- waarin transformaties van bestaande functies naar nieuwe functies wenselijk is. Daarbij gaat het onder andere om de transformatie van winkels naar woningen.

Voor gebieden buiten het centrumgebied speelt deze ambitie (ruimte voor andere functies creëren en transformaties mogelijk maken) ook maar in mindere mate en is het ruimtebeslag om duurzaamheidsdoelstellingen te realiseren minder in conflict met de parkeeropgave.

De gebiedsindeling heeft als resultaat dat er 2 gebieden zijn benoemd:

- zone A :het gebied binnen de centrumtangent (centrumgebied)
- zone B: het gebied buiten de centrumtangent.



Afbeelding 1. Gebiedsindeling (A=binnen centrumtangent, B=buiten centrumtangent)

De vergrote versie van de overzichtskaart gebiedsindeling is in bijlage 2 weergegeven.

## 2.2. Type functie en functiekenmerken

Een bouwproject (of het nu nieuwbouw, verbouw- of transformatieprojecten zijn) of in het geval van een nieuwe gebruiker van een bestaande functie, creëert in principe een 'nieuwe' parkeerbehoefte. Deze parkeerbehoefte wordt in de basis berekend op basis van de van toepassing zijnde parkeernormen. We onderscheiden hierbij normen voor woonfuncties (woningen) en niet-woonfuncties (kantoren, bedrijven, winkels etc.).

Hierna gaan we nader in op de verschillende parkeernormen, afhankelijk van het soort en type functie, en hoe om te gaan met bezoekers van die functies, parkeerplaatsen op eigen terrein (opritten e.d.) en loopafstanden die relevant zijn voor de acceptabel geachte afstand tussen een functie/bestemming en de daarbij behorende parkeerplaats.

### 2.2.1. Autoparkeernormen voor woonfuncties

Voor het aantal benodigde parkeerplaatsen bij woningen hanteert de gemeente Oosterhout in beginsel een parkeernorm die aansluit bij het huidige autobezit van de huidige bewoners binnen Zone A<sup>1</sup>. Daarmee wordt bereikt dat er - in combinatie met de spelregels uit het toepassingskader (zie hoofdstuk 3) - voldoende flexibiliteit is om tot passende parkeeroplossingen te komen die het ruimtelijke belang en het verkeerskundig belang in Zone A borgen.

Voor Zone B betekent dit dat er blijvend (nu en in de toekomst), die hoeveelheid parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden waarmee aan de vraag van bewoners die zich vestigen in Zone B kan worden voldaan. De parkeernorm voor Zone B is gebaseerd op het voorziene autobezit en -gebruik van de toekomstige bewoners. De inpasbaarheid van parkeerplaatsen in Zone B conflicteert immers niet met het ruimtelijk en verkeerskundig belang.

In de praktijk betekent dit dat de gemeente Oosterhout in vergelijking met de meest recente parkeerkencijfers van het CROW<sup>2</sup> in Zone A de onderkant van de bandbreedte volgt en in Zone B het gemiddelde van de bandbreedte.

De primaire factoren die de toe te passen parkeernormen voor woningen in Zone A en Zone B bepalen zijn:

1) Uit een analyse uit 2018 blijkt dat huishoudens in het centrum gemiddeld 0,9 auto's bezitten.

2) publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren, van parkeerkencijfers naar parkeernormen', december 2018.



- het woningtype
- de huur- of koopprijs van de woning
- de doelgroep die gebruik maakt van de woning c.q. het specifieke woonproduct (doelgroepkenmerken komen soms expliciet tot uiting in een specifiek woonproduct zoals sociale huurwoningen, studentenwoningen of zorg-/aanleunwoningen);
- de mate waarin de woning 'op eigen terrein' kan voorzien in een parkeeroplossing en hoe deze in de praktijk worden benut

Bij het bepalen van de parkeernorm voor woningen is daarom onderscheid gemaakt in de volgende woningtypen, met bijbehorende prijzen:

Type woning	Prijs (prijspeil jan. 2019)		Toelichting
	huursom	koopsom	
Koop/huur, duur	> 900,-	> 300.000	
Koop/huur midden	720,- - 900,-	200.000 – 300.000	
Koop/huur, goedkoop	< 720,-	< 200.000	
Kamerverhuur			Woonvorm zonder gemeenschappelijke voorzieningen

Tabel 1 Indeling woningtypen Oosterhout

Voor het bepalen van de parkeernorm per woning is de huur- of koopprijs per woning leidend<sup>3</sup>. Bij twijfel over de type woning zal de hoogste parkeernorm worden gehanteerd.

De genoemde indeling van woningtypen was geldend ten tijde van de vaststelling van deze Nota. De genoemde woningprijzen worden periodiek geactualiseerd door de gemeente. De indeling van woningtypen / prijsklassen zoals die geldt ten tijde van het indienen van de aanvraag omgevingsvergunning is bepalend, tenzij hierover in een anterieure overeenkomst andere afspraken zijn gemaakt.

#### **Parkeervoorzieningen op eigen terrein (garages, opritten)**

Bij woningen bestaat de mogelijkheid om parkeervoorzieningen op eigen terrein te realiseren. Dit kan in de vorm van een garage, een oprit of een garage met oprit. De ervaring leert dat dergelijke voorzieningen voor andere doeleinden dan parkeren gebruikt kunnen worden. De garage wordt dan gebruikt als schuur of werkplaats of wordt bij het huis getrokken. De oprit wordt vaak ook als deel van de tuin ingericht. Het parkeren vindt dan plaats in de openbare ruimte.

Indien de garage en opritten volledig zijn meegenomen in de parkeerbalans, dan kan dit in gebieden waar geen parkeerregulering van toepassing is<sup>4</sup> - zoals in zone B - tot een te hoge parkeerdruk op de parkeerplaatsen in de openbare ruimte leiden. Om dit te voorkomen wordt in Zone B een garage of oprit op eigen terrein slechts gedeeltelijk opgenomen in de berekening van de parkeerbalans.

In de tabel in bijlage 3 is weergegeven op welke wijze parkeren op eigen terrein wordt meegenomen in de parkeerbalans.

In zone A geldt deze correctie niet en worden de op eigen terrein gerealiseerde parkeerplaatsen volledig meegerekend in de parkeerbalans. In zone A komen bewoners van nieuwe, verbouwde of getransformeerde woningen die zijn voorzien van een parkeerplaats op eigen terrein niet in aanmerking voor een vergunning voor het parkeren in de openbare ruimte.<sup>5</sup>

#### **Bezoekers van bewoners**

Het aandeel van de parkeernorm dat is bestemd voor het faciliteren van de parkeerbehoefte van de bezoekers van bewoners varieert per gebiedstype (zie paragraaf 2.1).

In Zone A bedraagt het aandeel van de norm 0,2 parkeerplaats per woning om daarmee het ruimtelijke belang en het verkeerskundig belang in Zone A te borgen en tevens het gebruik van het bestaande (openbare) parkeerareaal te optimaliseren.

3) Uit een analyse van het autobezit in Oosterhout op buurtniveau, lijkt de gemiddelde woningwaarde (WOZ waarde) de belangrijkste factor te zijn die de hoogte van het autobezit bepaald; over het algemeen geldt hoe hoger de gemiddelde WOZ waarde, hoe hoger het autobezit in de betreffende buurt.

4) Bij gebieden met parkeerregulering kan de gemeente in haar (parkeer)verordeningen vastleggen dat bewoners met een (van oorsprong) eigen parkeerplaats niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning/-onthefing. Hiermee wordt het gebruik van de op eigen terrein gelegen parkeerplaats (POET) gestimuleerd en ongewenst gebruik van (openbare) parkeerplaatsen voorkomen.

5) De gemeentelijke parkeerverordening zal / dient hierop (te) worden aangepast.





In Zone B bedraagt het aandeel van de norm 0,3 parkeerplaats per woning.

#### **Bezoekers, een rol apart**

In de normering is tevens opgenomen het parkeren voor het bezoek aan de bewoners van de woningen. De voor bezoekers benodigde parkeerplaatsen zijn bij voorkeur openbaar toegankelijk. In woonwijken is er ook de doelgroep van de niet-buurtgebonden voertuigen. Dit zijn met name auto's die op piekuren aanwezig zijn, bijvoorbeeld als bezoeker of bedrijfsvoertuig (dienstverleners e.d.). Daarnaast is ook overdag behoefte aan parkeerplaatsen voor mantelzorgers of auto's ten behoeve van de uitvoering van werkzaamheden.

#### **Normcorrectie (gemotiveerde afwijking)**

Een initiatiefnemer (ontwikkelaar) van een woningproject (nieuwbouw, verbouw, transformatie) mag stellen dat een bepaalde woondoelgroep en het daarbij behorend woonproduct aanleiding is voor een te motiveren afwijking van de benoemde parkeernorm.

Dat kan ook van toepassing zijn als de initiatiefnemer een bepaalde mobiliteitsdienst of -product voor ogen heeft om het autobezit en -gebruik te faciliteren dan wel voorziet dat het autobezit en -gebruik op termijn zal veranderen.

Deze stelling dient door de initiatiefnemer te worden onderbouwd door middel van:

- Een beschrijving van het beoogde woonconcept c.q. de beoogde woondoelgroepen en de wijze waarop aan hun mobiliteitsbehoefte invulling wordt gegeven (zowel op de korte als op de lange termijn).
- Zo veel als mogelijk, doch ten minste 1, referenties met bijbehorende gegevens van de behaalde resultaten van soortgelijke oplossingen (incl. een opgave van contactpersonen die geraadpleegd kunnen worden)
- Een risicoanalyse en bijbehorende risicobeheersmaatregelen (incl. definitie van restrisico's en wie daarvan de eigenaar is) waarmee wordt aangetoond welke inspanning de initiatiefnemer (ontwikkelaar) doet om het risico van het tekort aan parkeerplaatsen – zodra het zich aandient – beheersbaar te maken<sup>6</sup>. Inclusief een wijze waarop de risico's (en eventuele restrisico's) contractueel/juridisch worden geborgd zodanig dat de gemeente te allen tijde een verantwoordelijk rechtspersoon kan aanspreken op de effectivering van de benoemde risicobeheersmaatregel.

De gemeente zal deze onderbouwing zowel inhoudelijk als juridisch toetsen als onderdeel van de te berekenen normatieve parkeeropgave (zie paragraaf 3.1).

#### **Een voorspelde toekomst is een risico**

Het toepassen van nieuwe mobiliteitsdiensten en -producten (zoals deelauto's) is sterk in opkomst maar tegelijkertijd ook relatief nieuw. Uitkomsten (langjarig) van deze diensten en producten zijn dan ook nog niet of nauwelijks bekend. Dit impliceert dat de door de initiatiefnemer (ontwikkelaar) aangereikte onderbouwing in enige tot belangrijke mate gebaseerd zal zijn op aannames. Aan deze aannames zit het risico verbonden dat deze aannames zich in werkelijkheid niet gaan aandienen met als een mogelijk gevolg dat er een verhoogde parkeerdruk kan ontstaan in de openbare ruimte. Om die reden dient door de initiatiefnemer een risicobeheersmaatregel gevraagd zodat initiatiefnemer alsnog aan de oorspronkelijke parkeernorm/parkeereis kan voldoen. Een praktisch voorbeeld hiervan is het toepassen van een ruimtelijke reservering voor de aanleg van toekomstige parkeergelegenheid. Dit kan dan bijvoorbeeld in eerste instantie als plantsoen worden ingericht.

#### **2.2.2. Autoparkeernormen voor niet-woonfuncties**

Bij ontwikkelingen voor bedrijven, winkels, kantoren, voorzieningen en overige functies is met name het mobiliteits- en bereikbaarheidsprofiel van een nieuwe ontwikkeling of functie van belang bij het bepalen van de hoogte van de normen. Ook de verkeersaantrekkende werking speelt hierbij een rol.

De parkeernormen die Oosterhout hanteert voor de niet-woonfuncties zijn gerelateerd aan de parkeerkcijfers van het CROW-publicatie 381, december 2018. In de benoemde parkeer-normen voor niet-woonfuncties is het aandeel parkeerplaatsen voor bezoekers opgenomen. Bij de in Oosterhout van toepassing verklaarde parkeernormen voor niet-woonfuncties is zowel voor Zone A als voor Zone B de bovenkant van de bandbreedte van de CROW-kcijfers gehanteerd. Hiermee kan zowel het ruimtelijke belang als het verkeerskundig belang worden geborgd:

6) Een onderdeel van deze risicobeheersmaatregel is dat door initiatiefnemer gemotiveerd wordt hoe hij alsnog aan de oorspronkelijke parkeernorm/parkeereis kan voldoen, mocht er in de toekomst alsnog een andere doelgroep komen wonen / het mobiliteitsconcept in de praktijk niet blijkt te werken.



De parkeernormen voor niet-woonfuncties zijn eveneens opgenomen in bijlage 4. Daar waar de lijst niet voorziet in een parkeernorm wordt verwezen naar de parkeerkencijfers zoals opgenomen in de publicatie 'Toekomstbestendig parkeren, van parkeerkencijfers naar parkeernormen', CROW-publicatie 381, december 2018 of de opvolger daarvan, mocht er een meer recente publicatie beschikbaar zijn.

### **Ook bij niet-woonfuncties is een normcorrectie mogelijk**

Een initiatiefnemer (ontwikkelaar) van een project (nieuwbouw, verbouw, transformatie) met niet-woonfuncties mag onderbouwd aantonen dat de beoogde doelgroepen (werknemers, bezoekers) een afwijkend autogebruik hebben (bijv. bij bedrijven in de nabijheid van OV-voorzieningen die een mobiliteitsbeleid hanteren waarmee hun personeel wordt gestimuleerd om van het OV en/of de fiets gebruik te maken). Ook in dit geval dient het effect op de te hanteren parkeernorm door de initiatiefnemer van een project te worden onderbouwd door middel van:

- Een beschrijving van het beoogde mobiliteitsconcept en de wijze waarop aan hun mobiliteitsbehoefte invulling wordt gegeven.
- Zo veel als mogelijk referenties met bijbehorende ervaringscijfers van de behaalde resultaten van soortgelijke oplossingen (incl. een opgave van contactpersonen die geraadpleegd kunnen worden)
- Een risicoanalyse en bijbehorende risicobeheersmaatregelen (incl. definitie van restrisico's en wie daarvan de eigenaar is) waarmee wordt aangetoond welke inspanning de initiatiefnemer (ontwikkelaar) doet om het risico – zodra het zich aandient – beheersbaar te maken<sup>7</sup>. Inclusief een wijze waarop de risico's (en eventuele restrisico's) contractueel/juridisch worden geborgd zodanig dat de gemeente te allen tijde een verantwoordelijk rechtspersoon kan aanspreken op de effectivering van de benoemde risicobeheersmaatregel.

De gemeente zal deze onderbouwing zowel inhoudelijk als juridisch toetsen als onderdeel van de te berekenen normatieve parkeeropgave (zie paragraaf 3.1).

### **2.2.3. Loopafstanden**

Bovenstaande parkeernormen voor woonfuncties en niet-woonfuncties gelden in combinatie met een maximale loopafstand tussen de locatie van de parkeerplaatsen en de functie zelf. Daarmee wordt voorkomen dat parkeerders een bepaalde parkeervoorziening niet gebruiken. De loopafstand is de werkelijke loopafstand (dus niet hemelsbreed) van de (entree van een) functie tot de parkeerplaats.

De van toepassing zijnde afstanden voor wonen en overige functies zijn:

• Wonen in Zone A	tot 200 meter tot woning
• Wonen in Zone B	tot 100 meter tot woning
• Visite van bewoners(bezoekers)	tot 200 meter tot woning
• Werken	tot 700 meter tot werkplek
• Werken (ambulant <sup>8</sup> )	tot 250 meter tot werkplek
• Kortparkerende <sup>9</sup> bezoekers (overige functies)	tot 150 meter tot bestemming
• Langparkerende <sup>10</sup> bezoekers (overige functies)	tot 250 meter tot bestemming

Deze loopafstanden zijn in belangrijke mate gebaseerd op de indeling en verhouding tussen loopafstanden per functie in de eerdergenoemde CROW publicatie 381. Alleen voor "Wonen in Zone A en B" zijn de loopafstanden meer specifiek gemaakt voor Oosterhout (rekening houdend met het bestaande parkeeraanbod en de parkeerreguleringvormen).

### **2.3. Aanvullende voorwaarden**

De volgende aanvullende voorwaarden zijn van toepassing

- Bij publieke functies (functies waarvan de parkeerbehoefte voor meer dan 50% bestaat uit parkeerplaatsen voor bezoekers van die functie) moet minimaal 2% van de parkeerplaatsen worden uitgevoerd als parkeerplaats voor gehandicapten.
- Voor bezoekers van een functie moeten de voor hen betreffende parkeerplaatsen openbaar toegankelijk zijn.
- Voor woningen met een aan huis gebonden bedrijf, gesitueerd op een woon-/werkkavel, wordt aan het bedrijfsdeel een extra parkeernorm toegevoegd wanneer het bruto vloeroppervlak van

7) Een onderdeel van deze risicobeheersmaatregel is dat door initiatiefnemer gemotiveerd wordt hoe hij alsnog aan de oorspronkelijke parkeernorm/parkeereis kan voldoen, indien blijkt dat de voorgestelde normcorrectie/het mobiliteitsconcept in de praktijk niet blijkt te werken.

8) Het voertuig is aantoonbaar nodig voor uitvoering van werkzaamheden behorende bij de functie van het betreffende individu

9) Parkeerduur korter dan 30 minuten

10) Parkeerduur langer dan 30 minuten

dat bedrijfsdeel groter is dan 25 m<sup>2</sup> bvo. In dat geval moet de geldende parkeernorm voor de betreffende bedrijfsfunctie worden toegepast.

#### **Parkeren bij scholen, kinderdagverblijven en buitenschoolse opvang**

Voor het met de auto brengen en halen van kinderen bij scholen, kinderdagverblijven en buitenschoolse opvang is in het algemeen kortparkeerruimte nodig om kinderen uit- of in te laten stappen al dan niet in combinatie met een begeleiding naar en van de klas of verblijfsruimte. Die parkeerruimte wordt slechts een korte periode per schooldag gebruikt.

Het primaat ligt bij een veilige inrichting van de directe omgeving van dergelijke functies. Het faciliteren van de fietser en de voetganger heeft prioriteit; de auto is ondergeschikt. Juist door autoverkeer in de directe omgeving van dergelijke functies te beperken, wordt een bijdrage aan de verkeersveiligheid geleverd (en wordt lopen en fietsen gestimuleerd).

In het kader van deze parkeernormen wordt volstaan met het uitspreken van de noodzaak de benodigde extra kortparkeerplaatsen voor brengen en halen van kinderen te realiseren in overleg tussen instelling en de gemeente Oosterhout.

#### **Voorzieningen elektrisch laden**

De gemeente Oosterhout wil de overgang van fossiele brandstoffen naar meer milieuvriendelijke alternatieven (zoals elektrisch rijden) stimuleren. De gemeente hanteert derhalve een vraagvolgend beleid (zie Oplaadpuntenbeleid, Opladen van elektrische voertuigen in Oosterhout, juni 2014) als het gaat om plaatsing van laadpalen in de openbare ruimte (paal volgt aanvraag). Daarnaast plaatst de gemeente ook laadpalen bij functies die veel bezoekers aantrekken (zoals de winkelcentra, het stadhuis en de gemeentelijke parkeergarage naast het theater).

Bij de aanvraag voor plaatsing van een laadpaal wordt eerst bekeken of de aanvrager de mogelijkheid heeft om te parkeren op eigen terrein. Kan de aanvrager parkeren op eigen terrein, dan wordt de aanvraag afgewezen (dan moet hij/zij zelf een laadpaal op eigen terrein plaatsen dan wel het voertuig op een andere manier opladen). Is er geen mogelijkheid om te parkeren op eigen terrein, dan wordt vervolgens gekeken of er wellicht al openbare laadpalen in de buurt zijn waar aanvrager gebruik van zou kunnen maken. Hierbij wordt een loopafstand gehanteerd van maximaal 200 tot 300 meter.

Als het gaat om beschikbaarheid van bestaande laadpalen wordt uitsluitend gekeken naar het aantal aanvragers dat aan de betreffende paal gekoppeld is en niet naar het daadwerkelijk gebruik.

Mochten er geen openbare laadpalen in de buurt zijn, dan wordt in beginsel overgegaan tot plaatsing van een nieuwe, openbare laadpaal. Dat betekent echter niet dat die laadpaal automatisch voor de deur van aanvrager komt te staan. Gezocht wordt naar een locatie waar zoveel mogelijk adressen van de laadpaal zouden kunnen profiteren / een zo optimaal mogelijke spreiding van laadpalen. Ook hiervoor houden van een afstand van maximaal 200 tot 300 meter aan.

### **3. Het toepassingskader**

**Uitgangspunt voor de gemeente is dat de parkeerbehoefte op eigen terrein of binnen de grenzen van het plangebied gerealiseerd wordt, aangevuld met mogelijk gebruik van reeds bestaande parkeerplaatsen.**

In dit hoofdstuk is weergegeven hoe de gemeente Oosterhout komt tot een parkeereis (het aantal door de initiatiefnemer te realiseren parkeerplaatsen) en afspraken maakt met de initiatiefnemer over het feitelijk uitvoeren van die opgave.

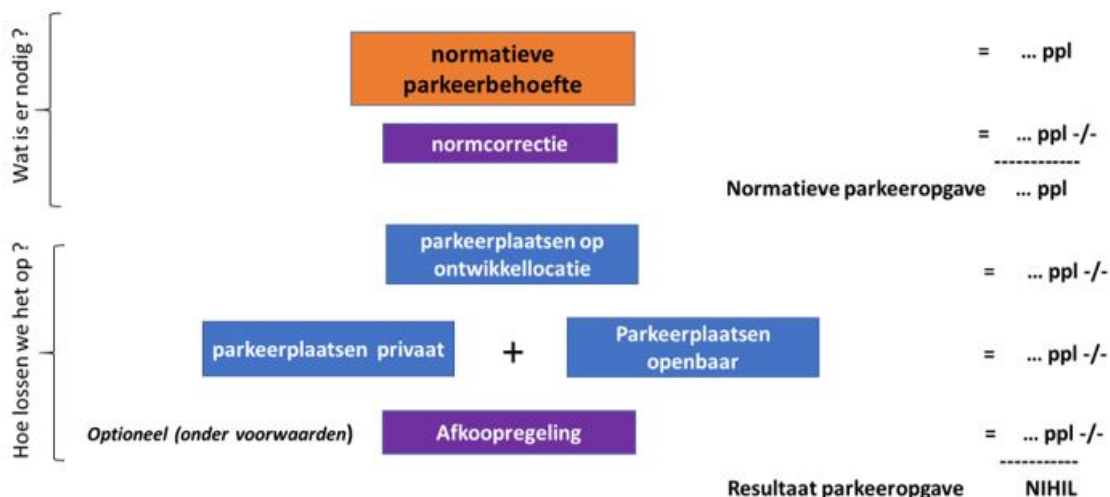
#### **Definitie van een autoparkeerplaats**

Waar in deze nota gesproken wordt over een parkeerplaats voor auto's betreft het een ruimte conform de 'NEN 2443:2013 Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garages', publicatie Nederland Normalisatie-instituut, d.d. maart 2013 en de CROW-publicatie ASVV 2012 voor parkeerplaatsen in de openbare ruimte (langs straten e.d.) ..

De parkeereis wordt stapsgewijs berekend.

Het proces dat leidt tot benoeming van de parkeereis kan schematisch als volgt worden weergegeven:





Afbeelding 2. Van normatieve parkeerbehoefte naar parkeeroplossing

Dit proces wordt hierna stap voor stap toegelicht. Het uitgangspunt hierbij is altijd dat de initiatiefnemer (ontwikkelaar) zelf en zelfstandig de te realiseren parkeeroplossing berekent en onderbouwt, deze berekening en onderbouwing ter toetsing voorlegt aan de gemeente en de gemeente die berekening en onderbouwing toetst.

Het te doorlopen proces wordt in dit hoofdstuk verduidelijkt aan de hand van een rekenvoorbeeld van een bouwplan met meerdere functies (wonen en niet-wonen), gesitueerd in Zone B.

### 3.1. Bepaling parkeeropgave

Zodra een ontwerp van een ontwikkeling zich daarvoor leent, wordt door de initiatiefnemer zelfstandig dan wel in een iteratief proces met de gemeente een inschatting gemaakt van de te verwachten parkeerbehoefte van de ontwikkeling op basis van de in deze Nota genoemde parkeernormen (zie bijlage 4). Het betreft de grondslag van de berekening van het aantal parkeerplaatsen waarvan de initiatiefnemer (ontwikkelaar) tijdens het ontwerp- en realisatieproces kan uitgaan dat hij zal moeten realiseren op of in de nabijheid van de ontwikkelingslocatie (rekening houdend met de in paragraaf 2.2.3 genoemde loopafstanden).

#### 3.1.1. De parkeernorm als grondslag

Om een goede berekening van het benodigd aantal parkeerplaatsen op te kunnen stellen zijn de juiste invoergegevens nodig. Dit zijn de gegevens op basis waarvan de parkeernormen kunnen worden toegepast. Voor een project met woningen zijn dit bijvoorbeeld het aantal woningen per woningtype, voor een hotel is dit het aantal hotelkamers. Voor de meeste niet-woonfuncties is de norm gebaseerd op het aantal vierkante meter bruto vloeroppervlakte (m<sup>2</sup> bvo)<sup>11</sup>.

<b>Rekenvoorbeeld van een bouwplan in Zone B: Verzameling invoergegevens</b>		
In een plangebied worden woningen, kantoren en een supermarkt gerealiseerd. Om de bruto parkeerbehoefte te kunnen bepalen zijn de volgende gegevens nodig.		
Functie	aantal	eenheid
Woning type A	5	stuks
Woning type B	20	stuks
Woning type C	15	stuks
Woning type D	30	stuks
Kantoor (zonder baliefunctie)	1.500	m <sup>2</sup> bvo
Supermarkt	2.000	m <sup>2</sup> bvo

11) Volgens NEN 2580

Wanneer de gegevens van het te realiseren bouw-, verbouw of transformatieplan bekend zijn, wordt de bijbehorende norm gekozen. Behalve de functie is daarbij ook het gebied waarin de het plan is gesitueerd van belang (Zone A of Zone B). Zie de tabel in bijlage 4 voor de noodzakelijke invoergegevens.

### 3.1.2. De normcorrectie

Er kunnen redenen zijn waarom voor een specifieke ontwikkeling de parkeernormen gecorrigeerd moeten worden. Bijvoorbeeld omdat de initiatiefnemer (ontwikkelaar) voor een woningblok de ambitie heeft om een autovrij gebied te ontwikkelen en er daarom voor kiest een doelgroep te huisvesten die geen eigen auto's hebben, maar voor hun mobiliteitsbehoefte onder meer gebruik maken van een gezamenlijk deelauto initiatief. Of een bedrijvencomplex dat naast een goed openbaar vervoer knooppunt of snelfietsroute ligt en zich specifiek richt op bedrijven met medewerkers die in zeer beperkte mate of zelfs zonder auto naar hun werk komen en geen auto nodig hebben om hun werk uit te kunnen oefenen. In alle gevallen geldt dat de normcorrectie slechts van toepassing kan worden verklaard, als een onderbouwde plan (zie hoofdstuk 2) de beoogde oplossing aantoont en de mogelijke risico's van de daartoe gedane aannames / ambities beheersbaar kunnen worden gemaakt.

### 3.1.3. De (normatieve) parkeeropgave

De parkeerbehoefte op basis van de van toepassing verklaarde parkeernorm (eventueel inclusief de onderbouwde, van toepassing verklaarde normcorrectie) is de normatieve parkeeropgave. Dit aantal plaatsen is het vertrekpunt voor de te benoemen parkeereis, zijnde de verplichting van de initiatiefnemer (ontwikkelaar) om het normatief berekende aantal parkeerplaatsen te realiseren of beschikbaar te stellen.

Om de normatieve parkeeropgave te berekenen wordt de van toepassing verklaarde parkeernorm<sup>12</sup> vermenigvuldigd met de omvang van de betreffende functies, zoals het aantal woningen, het vloeroppervlak (bijvoorbeeld bij kantoren, bedrijven) of andere eenheden zoals het aantal zitplaatsen (bij een theater).

Bij een gecombineerde ontwikkeling, wordt de berekening voor iedere functie uitgevoerd en worden de uitkomsten bij elkaar opgeteld.

<b>Rekenvoorbeeld van een bouwplan in Zone B: Berekening normatieve parkeerbehoefte</b>					
In het onderstaande overzicht zijn de invoergegevens vermenigvuldigd met de van toepassing verklaarde parkeernormen (zo mogelijk mede op basis van een onderbouwde, door de gemeente geaccordeerde afwijking).					
Functie	norm	pp per	aantal	eenheid	aantal pp
Woning type A	1,6	woning	5	stuks	8
Woning type B	1,5	woning	20	stuks	30
Woning type C	1,1	woning	15	stuks	17
Woning type D	0,6	woning	30	stuks	18
Woningen bezoekers	0,3	woning	70	stuks	21
Kantoor (zonder baliefunctie)	2,0	100 m <sup>2</sup> bvo	1.500	m <sup>2</sup> bvo	30
Supermarkt	4,4	100 m <sup>2</sup> bvo	2.000	m <sup>2</sup> bvo	88
<b>Totaal</b>					<b>212</b>
<b>Toegepaste normcorrectie</b>					
Van woningtype D bedraagt de oorspronkelijke parkeernorm 1,2 parkeerplaats per woning. Hiervan is 0,3 parkeerplaatsen voor bezoekers en 0,9 parkeerplaats voor de bewoners. Het autobezit van bewoners wordt volledig gefaciliteerd met deelauto's. Er is aangetoond dat het toepassen van deelauto's een reductie kan opleveren van 66% van het aantal benodigde parkeerplaatsen. De parkeernorm voor dit woningtype in dit project is daardoor als volgt:					
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 0,3 parkeerplaats voor deelauto's</li> <li>• 0,3 parkeerplaats voor de bezoeker van de bewoner</li> </ul>					

### 3.2. Bepaling parkeereis

De parkeereis is het totaal van de deeloplossingen die benoemd worden voor het faciliteren van de normatieve parkeeropgave. Een zorgvuldige afweging is van groot belang om over-dimensionering

<sup>12</sup>In alle gevallen geldt dat de genoemde parkeernorm een minimumnorm is. Meer realiseren is dus mogelijk, minder niet

van het parkeerareaal en dus onnodig ruimtegebruik te voorkomen of omgekeerd, om te voorkomen dat parkeeroverlast in de omgeving ontstaat.

De zorgvuldige afweging bestaat uit de beantwoording van een aantal deelvragen. De vragen die gesteld moeten worden zijn:

- A. Welk deel van de normatieve behoefte kan gefaciliteerd worden binnen de contouren van de ontwikkellocatie?
- B. Welk deel van de normatieve behoefte kan gefaciliteerd worden in of op reeds bestaande private parkeervoorzieningen?
- C. Welk deel van de normatieve behoefte kan gefaciliteerd worden in of op reeds bestaande openbare parkeervoorzieningen?

### 3.2.1. Bepalen parkeercapaciteit eigen terrein

Initiatiefnemer dient de parkeerbehoefte in beginsel binnen de contouren van zijn ontwikkeling te realiseren.

<b>Rekenvoorbeeld van een bouwplan in Zone B : Bepaling Parkeereis – aandeel op eigen terrein</b>			
In het voorbeeld hebben de 5 woningen Type A een garage met een oprit van 6 meter. In principe kunnen hier twee auto's op eigen terrein geparkeerd worden. Er dient echter gerekend te worden (zie bijlage 3) met een parkeercapaciteit van 1 parkeerplaats per woning, in totaal dus 5 parkeerplaatsen. De 20 woningen type B hebben eveneens een garage met een oprit van 6 meter. In principe zouden ook hier dus twee voertuigen per woning geparkeerd kunnen worden. Er wordt echter gerekend met een parkeercapaciteit van 1 parkeerplaats per woning. In totaal worden in het plan dus 25 parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd bij de woningen.			
<b>Functie</b>	<b>norm pp</b>	<b>op eigen terrein</b>	<b>restant norm pp</b>
Woning type A	8	5	3
Woning type B	30	20	10
Woning type C	17		17
Woning type D	18		18
Woningen bezoekers	21		21
Kantoor (zonder baliefunctie)	30		30
Supermarkt	88		88
<b>Totaal</b>	<b>212</b>		<b>187</b>

### 3.2.2. Gebruik van bestaande particuliere parkeervoorzieningen

Indien particuliere parkeervoorzieningen die zich binnen de toegestane loopafstand bevinden parkeercapaciteit hebben om (een deel van) de op te lossen parkeerbehoefte op te vangen, kan deze parkeercapaciteit worden gebruikt om (dit deel van) de parkeerbehoefte te faciliteren.

Het gaat hier dus om het gebruik van reeds bestaande private parkeerterreinen of -garages.

Het is aan de initiatiefnemer om een (contractuele) afspraak met een eigenaar van een private parkeervoorziening te maken, zodat het door hem benodigde gebruik langdurig is verzekerd (termijn, doorleggen naar wisselen eigenaar parkeerplaatsen) Bijvoorbeeld een parkeergarage waar nog parkeerplaatsen beschikbaar zijn of een parkeerterrein behorende bij een kantoorgebouw waarop na kantoortijden parkeerplaatsen te benutten zijn. Wanneer de mogelijkheid van benutting van private parkeerplaatsen er is, moet dit door de initiatiefnemer worden aangetoond. De initiatiefnemer dient daarbij een bewijsstuk aan te leveren in de vorm van een koop- of huurovereenkomst met daarop het overeengekomen gebruik van het aantal plaatsen en de daarbij behorende gebruikstijden, de termijn en de mate van kettingsbeding. Daarnaast dient aangetoond te worden dat het aantal parkeerplaatsen dat benodigd is ook daadwerkelijk beschikbaar is (rapportage bezetting parkeervoorziening middels data-analyse of parkeeronderzoek).

#### **Borging afspraken cruciaal**

Wanneer er private afspraken worden gemaakt voor het gebruik van bestaande parkeervoorzieningen dan dienen deze goed juridisch te worden vastgelegd. Een "Kwalitatieve verplichting" is daarbij een harde voorwaarde: wanneer bijvoorbeeld de oorspronkelijke functie die de parkeerplaatsen aanbiedt komt te vervallen dan dient de nieuwe functie nog steeds de afgesproken hoeveelheid parkeerplaatsen te garanderen. De afspraken hiertoe kunnen onder meer worden vastgelegd in een anterieure overeenkomst, zo nodig in combinatie met het van toepassing verklaren van een 'kettingsbeding' etc.



<b>Rekenvoorbeeld van een bouwplan in Zone B: Bepaling Parkeereis – aandeel particuliere parkeervoorzieningen</b>			
In een naast de ontwikkelingslocatie gelegen parkeergarage bestaat structureel een overcapaciteit. De initiatiefnemer koopt in deze locatie 35 parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen worden door de initiatiefnemer aantoonbaar (en met kettingbeding) toegewezen aan de bewoners van de woningen type C en D (kwalitatieve verplichting).			
<b>Functie</b>	<b>restant norm pp</b>	<b>bij particulier</b>	<b>restant norm pp</b>
Woning type A	3		3
Woning type B	10		10
Woning type C	17	17	0
Woning type D	18	18	0
Woningen bezoekers	21		21
Kantoor (zonder baliefunctie)	30		30
Supermarkt	88		88
<b>Totaal</b>	<b>187</b>	<b>35</b>	<b>152</b>

### 3.2.3. Gebruik van openbare parkeervoorzieningen

De initiatiefnemer kan ook beschouwen of voor (een deel van) de op te lossen parkeer-behoefte in de directe omgeving van zijn ontwikkeling nog parkeercapaciteit beschikbaar is in de openbare ruimte (zoals straatparkeerplaatsen of parkeerplaatsen op openbare parkeerterreinen).

Het is essentieel dat deze parkeerplaatsen ook daadwerkelijk beschikbaar en toegankelijk zijn voor alle doelgroepen waarvoor ze zijn bedoeld én dat deze zich binnen de acceptabele loopafstand bevinden. Daarnaast mag de bezetting van de betreffende parkeerplaatsen, inclusief het beoogde gebruik van de door de initiatiefnemer te realiseren functies, niet hoger uitkomen dan 85%.

Dit percentage houdt rekening met de gewenste leegstand van parkeerplaatsen zodat onnodig zoekgedrag wordt voorkomen en geen stagnatie van wachtende auto's om te parkeren optreedt. Anders gezegd: zonder rekening te houden met deze zogenaamde 'frictieleegstand' neemt de zoektijd naar een parkeerplaats sterk toe, de bereikbaarheid van een locatie af en wordt verkeersoverlast voor de omgeving veroorzaakt, hetgeen ongewenst is.

Bij het beoordelen of gebruik gemaakt kan worden van parkeerplaatsen in de openbare ruimte dient door en voor rekening van de initiatiefnemer een parkeeronderzoek<sup>13</sup> te worden uitgevoerd (ten minste een 0-meting en optioneel een herhaalonderzoek/monitorings-onderzoek<sup>14</sup>) welke het gebruik van beschikbare openbare parkeerplaatsen aannemelijk maakt.

Het is vervolgens aan de gemeente Oosterhout om aan te geven of de door de initiatiefnemer benoemde parkeerplaatsen geschikt en beschikbaar zijn om (een deel van) de normatieve parkeerbehoefte te faciliteren. De gemeente heeft daarbij altijd het recht om het toekennen van bestaande overcapaciteit op openbare parkeerplaatsen als oplossing voor de parkeereis van de initiatiefnemer te weigeren, bijvoorbeeld in relatie tot andere voorziene ontwikkelingen (overige projectontwikkelingen, wijziging toegestane maximale snelheid op (delen van) wegen, toename van autobezit en gebruik van reeds bestaande functies e.d.).

### 3.2.4. Bepalen netto parkeerbehoefte met dubbelgebruik

De parkeernorm geeft aan wat de maximale parkeerbehoefte van een functie is. Wanneer binnen een ontwikkeling meerdere functies worden gebouwd, vallen de pieken in parkeerbehoefte van die functies niet altijd op hetzelfde moment. Bij woningen is de behoefte aan parkeercapaciteit bijvoorbeeld 's avonds en 's nachts maximaal; bij een bedrijf of kantoor zal die behoefte vooral overdag optreden. Dit noemen we de maatgevende momenten voor de parkeerbehoefte van die functies. Door het combineren van

13)De voorwaarden en uitgangspunten voor het te houden parkeeronderzoek (onderzoekperiode, onderzoeksmoment, onderzoeksfrequenties, eventuele aanwezigheid van belanghebbenden e.d.) worden altijd in samenspraak met de gemeente Oosterhout benoemd.

14)De gemeente kan in voorkomende gevallen aan de initiatiefnemer vragen niet alleen een 0-meting uit te voeren maar ook een herhaalonderzoek waaruit dan moet blijken dat de benoemde oplossing – bijvoorbeeld het medegebruik van reeds bestaande openbare parkeerplaatsen – zich ook in de praktijk aandient. Indien het herhaalonderzoek uitwijst dat de oplossing onvoldoende duurzaam is (de maximale parkeerbezetting overstijgt de wenselijk geachte grens) dan zal de initiatiefnemer alsnog het betreffende aantal parkeerplaatsen op eigen terrein dienen op te lossen.



die functies kan een deel van de parkeercapaciteit mogelijk (afhankelijk of het om openbare of privé parkeerplaatsen gaat) dubbel gebruikt worden. In dergelijke gevallen zijn daarom minder parkeerplaatsen nodig dan de complete optelsom van de parkeerbehoeftes.

In eerste instantie moet gekeken worden welke parkeerplaatsen in aanmerking komen voor dubbelgebruik. Parkeerplaatsen die daar niet voor in aanmerking komen zijn bijvoorbeeld plaatsen voor bewoners op eigen terrein of parkeerplaatsen die worden verkocht of verhuurd aan specifieke gebruikers. Parkeerplaatsen voor bezoek komen vaak wel in aanmerking voor dubbelgebruik. Deelauto's daarentegen dienen weer een eigen, vaste parkeerplaats te hebben (voor vindbaarheid).

In tabel 1 bijlage 3 staan de aanwezigheidspercentages per functie per moment (dagdeel) van de week. Hiermee wordt voor deze momenten de parkeerbehoefte per voorziening berekend. Het moment in de week waarop de totale parkeerbehoefte het grootst is, wordt het maatgevende (drukste) moment genoemd. De netto parkeerbehoefte wordt bepaald door de parkeerbehoefte op dit maatgevende moment te vermeerderen met het aantal parkeerplaatsen dat niet in aanmerking komt voor dubbelgebruik.

<b>Rekenvoorbeeld voor een bouwplan in Zone B: Bepaling Parkeereis – aandeel openbare parkeervoorzieningen</b>								
Uit een door initiatiefnemer gehouden het parkeeronderzoek blijkt dat in de openbare ruimte in de directe omgeving van de projectlocatie de volgende parkeerplaatsen op de verschillende dagdelen beschikbaar zijn:								
	<b>Werkdag overdag</b>	<b>Werkdag middag</b>	<b>Werkdag avond</b>	<b>Koop- avond</b>	<b>Zaterdag middag</b>	<b>Zaterdag avond</b>	<b>Zondag Middag</b>	
Parkeercapaciteit	24	24	50	40	43	60	70	
Om te bepalen of en in welke mate deze capaciteit toepasbaar is als parkeeroplossing voor de te ontwikkelen functies, dient eerst van de nog resterende opgave te worden beschouwd wat de maximaal gelijktijdige parkeerbehoefte is van de nog resterende normatieve opgave. In de onderstaande tabel zijn de aanwezigheidspercentages per moment van de week voor de betreffende functies weergegeven.								
<b>Categorie</b>	<b>Werkdag overdag</b>	<b>Werkdag middag</b>	<b>Werkdag avond</b>	<b>Koop- avond</b>	<b>Zaterdag middag</b>	<b>Zaterdag avond</b>	<b>Zondag middag</b>	
Woning -bewoners	50%	60%	100%	90%	60%	60%	70%	
Woning - bezoekers	10%	10%	80%	70%	60%	100%	70%	
Kantoor	100%	100%	5%	10%	5%	0%	0%	
Supermarkt (*)	30%	70%	20%	100%	100%	0%	0%	
<b>(*) geen zondagsopening</b>								
De gelijktijdige parkeerbehoefte van de nog resterende normatieve opgave ziet er dan als volgt uit								
	<b>Restant norm pp</b>	<b>Werkdag overdag</b>	<b>Werkdag middag</b>	<b>Werkdag avond</b>	<b>Koop- avond</b>	<b>Zaterdag middag</b>	<b>Zaterdag avond</b>	<b>Zondag middag</b>
Woning - bew.	13	7	7	12	12	8	10	9
Woning - bez.	21	2	4	17	15	13	21	15
Kantoor	30	30	30	2	2	0	0	0
Supermarkt	88	26	53	9	66	88	0	0
<b>Totaal</b>	<b>152</b>	<b>65</b>	<b>94</b>	<b>39</b>	<b>94</b>	<b>108</b>	<b>31</b>	<b>24</b>
		<b>Werkdag overdag</b>	<b>Werkdag middag</b>	<b>Werkdag avond</b>	<b>Koop- avond</b>	<b>Zaterdag middag</b>	<b>Zaterdag avond</b>	<b>Zondag Middag</b>
Restant p-behoefte		65	94	39	94	108	31	24
Parkeercapaciteit openbaar		24	24	50	40	43	60	70
<b>Niet opgelost</b>		<b>41</b>	<b>70</b>	<b>&lt;0</b>	<b>54</b>	<b>65</b>	<b>&lt;0</b>	<b>&lt;0</b>



Hieruit blijkt dat op sommige momenten (werkdag-avond, zaterdagavond en zondagmiddag) de in de openbare ruimte beschikbare parkeerplaatsen voldoende zijn om de nog resterende parkeeropgave van het plan te faciliteren. Maar op een aantal momenten is dat niet het geval. Het maximale aantal niet opgeloste parkeerplaatsen bedraagt 70 stuks.

### **3.2.5. Resultaat: de opgave voor de initiatiefnemer om zelf te realiseren**

Indien uit de optelsom van de gevonden oplossingen (het deel op eigen terrein, het deel in/op private parkeervoorzieningen en het deel in/op publieke parkeerplaatsen) blijkt dat het aantal beschikbare plaatsen groter of gelijk is dan de normatieve parkeeropgave – zo mogelijk inclusief dubbelgebruik per oplossing), dan voldoet de initiatiefnemer aan de aan hem opgelegde parkeereis.

Indien het aantal beschikbare parkeerplaatsen kleiner is dan de (normatieve) parkeeropgave, dan dient de initiatiefnemer voor het verschil alsnog een (aanvullende) oplossing binnen de contouren van de zijn plan te realiseren.

### **Rekenvoorbeeld voor een bouwplan in Zone B : Conclusie**

In het geval van het rekenvoorbeeld dient de initiatiefnemer aanvullend nog 70 openbare parkeerplaatsen binnen de contouren van zijn plan te realiseren.

### **3.3. Afkoopregeling**

Het is voor een initiatiefnemer (ontwikkelaar) onder bepaalde voorwaarden mogelijk om (een deel van) de parkeereis 'af te kopen'. In dat geval neemt de gemeente Oosterhout de verplichting over van de initiatiefnemer (ontwikkelaar) tegen een daartoe door de initiatiefnemer aan de gemeente te betalen marktconforme vergoeding.

Door de realisatieplicht van de parkeereis 'af te kopen' is er nog geen sprake van een 'om niet' verkregen parkeerrecht op/van de door de gemeente te realiseren parkeerplaatsen. De gemeente draagt uitsluitend zorg (zelfstandig dan wel door derden) voor de realisatie en het onderhoud van de betreffende parkeerplaatsen. In het geval op deze parkeerplaats(en) een parkeerregime van toepassing is of wordt (vergunningparkeren, betaald parkeren, blauwe zone), dan zal de gebruiker van die parkeerplaatsen onder de door de exploitant van de betreffende parkeerplaatsen benoemde gebruiksvoorwaarden (tariefstelling, gebruikstijden e.d.) gebruik kunnen maken van deze parkeerplaats(en).

'Afkoop' mag nooit een doel zijn. Dat wil niet zeggen dat 'afkoop' nooit mogelijk is, maar de mogelijkheden hiervoor moeten voor elke situatie apart nader worden onderzocht. Dit betekent dat, voordat een afkoopregeling voor een bepaalde ontwikkeling van toepassing kan worden verklaard, onder meer gekeken moet worden of de gemeente inderdaad de mogelijkheid heeft om parkeerplaatsen te realiseren (ruimtelijk, juridisch en binnen een bepaalde termijn), tegen welke kosten (financieel) en of zij het daartoe behorende realisatieproces kan beheersen (organisatorisch).

Als een afkoopregeling mogelijk is én wenselijk wordt geacht, zullen afspraken hiertoe in een anterieure overeenkomst worden vastgelegd. Indien een afkoopregeling om één of meerdere redenen niet mogelijk is, wordt afgezien van het instellen van een dergelijke regeling.

Een afkoopregeling is alleen mogelijk voor:

- nog niet bestaande, nog te realiseren parkeerplaatsen;
- reeds gerealiseerde private parkeerplaatsen welke bij oprichting zijn gemotiveerd als parkeerplaatsen voor toekomstige ontwikkelingen;
- reeds gerealiseerde openbare parkeerplaatsen welke bij oprichting zijn gemotiveerd als parkeerplaatsen voor toekomstige ontwikkelingen.

Het vragen van een afkoopbedrag voor reeds bestaande openbare parkeerplaatsen is niet toegestaan (jurisprudentie Raad van State).

### **3.4. Transformatie**

Bij het bepalen van de parkeerbehoefte van een verbouw-/transformatieproject en/of functiewijziging wordt rekening gehouden met de parkeerbehoefte en parkeeroplossing van de oorspronkelijke situatie. Het uitgangspunt is dat de parkeerbehoefte van het laatste legale gebruik van de oorspronkelijke situatie (< 5 jaar) - voor zover die parkeerbehoefte werd gefaciliteerd in het openbare parkeerareaal - negatief wordt opgenomen bij de te berekenen parkeerbehoefte van de nieuwe situatie.

Daarbij dient rekening te worden gehouden met de aanwezigheidspercentages die voor de oorspronkelijke functie gelden.

Als een gebouw of terrein gedurende een langere periode (ten minste 5 jaar) ongebruikt of 'tijdelijk' gebruikt is gebleven, wordt de parkeerbehoefte van de bestaande situatie geacht nihil te zijn. Tijdelijk

gebruik ter overbrugging van een permanent gebruik wordt (als het niet langer dan vijf jaar heeft geduurd) buiten beschouwing gelaten bij de beoordeling van het laatste legale gebruik. Het is ter beoordeling van de gemeente of er sprake is van tijdelijk gebruik.

#### **Het maatgevend moment is bepalend**

Hoewel de normatieve parkeerbehoefte van een oude functie groter kan zijn dan die van een nieuwe functie, kan de nieuwe functie op bepaalde momenten in de week een hogere parkeerbehoefte genereren dan de oude functie. In die gevallen kan dus niet worden verondersteld dat de nieuwe functie zonder aanleg van extra parkeerplaatsen kan worden gerealiseerd.

Het is dan geheel afhankelijk van de aard (privaat of openbaar), de omvang (het aantal aanwezige plaatsen) en de beschikbaarheid van aanwezige parkeerplaatsen op verschillende momenten, of de transformatie zonder gevolgen voor de bestaande parkeersituatie kan plaatsvinden.

## **4. Maatwerk waar het moet**

**De werkelijkheid van het parkeren blijkt soms weerbarstiger dan de theorie. En uiteindelijk gaat het er om dat ontwikkelingen mogelijk zijn zonder dat de leefbaarheid en bereikbaarheid van de ontwikkellocatie en de omgeving daarvan er onder lijden. Niemand heeft iets aan projecten met in de toekomst leegstaande parkeerfaciliteiten. Of aan projecten die leiden tot een tekort aan parkeergelegenheid, waardoor overlast ontstaat in de directe (woon)omgeving en in het openbaar gebied.**

Dit hoofdstuk beschrijft de maatwerk mogelijkheden die er zijn voor partijen die iets willen realiseren. Maatwerk is mogelijk wanneer de kaders bij zowel initiatiefnemer als gemeente goed bekend zijn en wanneer er een open discussie en argumentatie en bewijsvoering mogelijk is.

### **4.1. Specifieke (tijdelijke) activiteiten**

Bij ruimtelijke activiteiten waarvoor geen omgevingsvergunning is vereist, maar waarbij wel de parkeervraag tijdelijk verandert (bijvoorbeeld bij een evenement) geldt dat de initiatiefnemer de parkeerbehoefte adequaat oplost en dit met een mobiliteitsplan/verkeersplan<sup>15</sup> vastlegt. In dit plan dient speciale aandacht te worden besteed aan het parkeren (auto én fiets). Het plan dient een onderdeel van de vergunningaanvraag voor de betreffende activiteit te zijn (bijv. een evenementenvergunning).

### **4.2. Hardheidsclausule**

Wanneer blijkt dat een initiatiefnemer gemotiveerd niet (voldoende) aan de gestelde parkeereis kan voldoen, kan het college van burgemeester en wethouders een besluit nemen om (gedeeltelijke) afwijking van de parkeereis toe te staan.

De hardheidsclausule baseert zich op artikel 4:84 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb), de inherente afwijkingsbevoegdheid.

## **5. Fietsparkeernormen**

Oosterhout wil met het stellen van fietsparkeernormen bij nieuwbouw-, verbouw- en transformatieprojecten het groeiende bezit en gebruik van de fiets faciliteren en stimuleren. De gemeente wil ook voorkomen dat de kwaliteit van de buitenruimte onder druk komt te staan doordat fietsen teveel geparkeerd worden op die plaatsen die daartoe niet geschikt worden geacht.

De fietsparkeernormen worden als eerste toegepast op niet-woonfuncties.

Voor fietsparkeernormen bij woonfuncties zijn op dit moment de eisen uit het bouwbesluit nog leidend. Het bouwbesluit borgt dat iedere woning is voorzien van een berging waarin fietsen gestald kunnen worden. Als de bruikbaarheidsvoorschriften komen te vervallen worden voor woonfuncties de fietsparkeernormen van toepassing zoals in deze Nota vermeld (zie bijlage 4).

Omwille van de eenduidigheid is bij het opstellen van fietsparkeernormen zoveel mogelijk aansluiting gezocht bij de systematiek rond de parkeernormen voor de auto. De normen zijn derhalve gespecificeerd voor 2 zones (Zone A en Zone B) en bij de functies is eenzelfde functie-indeling toegepast.

Het toepassingskader voor de fietsparkeernormen is echter niet gelijk aan die van autoparkeernormen. De parkeereis voor fietsen dient altijd op eigen terrein te worden opgelost. Slechts in uitzonderlijke gevallen kan een initiatiefnemer een verzoek indienen bij en in overleg treden met de gemeente om gezamenlijk te beschouwen of een voorziening in de openbare ruimte van meer toegevoegde waarde

<sup>15</sup>)Dit plan is een onderdeel van de vergunningaanvraag voor de betreffende activiteit.



is (bijvoorbeeld omdat dan ook dubbelgebruik door andere gebruikers mogelijk wordt) en voor zijn kosten kan worden gerealiseerd.

Bovendien is een gemotiveerde normcorrectie niet mogelijk. De gemeente Oosterhout acht het realiseren van voldoende fietsparkeerplaatsen juist complementair aan de gestelde autoparkeernormen. Daar waar de autoparkeernorm lager is (Zone A) dient juist het bezit en gebruik van fietsen gestimuleerd en gefaciliteerd te worden. In Zone B, waar de autoparkeernorm hoger is, is het aandeel fiets in de verplaatsingen lager. De van toepassing verklaarde fietsparkeernormen in Zone B houden hier rekening mee.

**Definitie van een fietsparkeerplaats**

Waar in deze nota gesproken wordt over een fietsparkeerplaats betreft het een voorziening in een fiets- en scooterstalling die aan de kwaliteitseisen voldoet van de Leidraad Fietsparkeren (CROW publicatie 291, hoofdstuk 6). In bijlage 5 zijn de belangrijkste kwaliteitseisen opgenomen voor toegankelijkheid, inrichting en bruikbaarheid.

In appartementsgebouwen worden bij voorkeur de fietsparkeerplaatsen in een gezamenlijke stalling uitgevoerd<sup>16</sup>.

Vrijstelling voorzieningen met veel bezoekers

Voorzieningen met veel bezoekers kunnen worden vrijgesteld van realisatie van een fietsparkeergelegenheid op eigen terrein als dit redelijkerwijs niet mogelijk is. Van de ontwikkelaar of gebruikers kan een financiële bijdrage worden verlangd voor het realiseren van fietsparkeergelegenheid in de openbare ruimte gevraagd via privaatrechtelijke afspraken (zie ook Nota Kostenverhaal 2017 – 2022).

<sup>16</sup>Hiertoe dient de gelijkwaardigheid van de gemeenschappelijke voorziening door de gemeente benoemd te worden, bijvoorbeeld in de vorm van een gemeentelijke Bouwbrief

**Bijlage 1 Begrippenlijst**

<b>Begrip</b>	<b>Toelichting</b>
Openbare parkeercapaciteit	De voor alle parkeerders toegankelijke parkeercapaciteit
Exclusieve parkeerplaatsen	Parkeerplaatsen die bestemd zijn voor 1 gebruiker per parkeerplaats
Niet-openbare parkeercapaciteit	Parkeercapaciteit die niet openbaar toegankelijk is
CROW	Nationaal kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur
Frictieleegstand	De gewenste leegstand van parkeerplaatsen op een parkeerlocatie (straat, garage, terrein) waarmee onnodig zoekgedrag wordt voorkomen en geen stagnatie van wachtende auto's om te parkeren optreedt.
Koop- of huurovereenkomst	Een overeenkomst tussen de aanvrager en een private partij of de gemeente, waarin beschreven is hoeveel parkeerplaatsen beschikbaar zijn en op welke voorwaarden (waaronder in ieder geval op welke momenten de parkeerplaatsen toegankelijk zijn, hoe de parkeerplaatsen beschikbaar blijven gedurende de aanwezigheid van functies en hoe de overeenkomst overgaat op een nieuwe huurder/eigenaar van het betreffende pand).
Anterieure overeenkomst	Een privaatrechtelijke overeenkomst tussen initiatiefnemer (ontwikkelaar) en de gemeente die tot doel heeft om de afspraken met betrekking tot de gestelde parkeereis en de daaraan verbonden voorwaarden (beschikbaarheid e.d.) en eventuele kosten (die door de gemeente moeten worden gemaakt maar voor rekening van de initiatiefnemer komen) vast te leggen, voor zover deze afspraken niet binnen het publiekrechtelijk kader kunnen worden geborgd.
Parkeereis	Het totaal aan parkeerplaatsen waarvoor de initiatiefnemer van verbouw-, nieuwbouw- of transformatieprojecten verantwoordelijk is om te realiseren.
Parkeerkcijfers	De in de CROW publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren, van parkeerkcijfers naar parkeernormen' beschreven getallen op basis waarvan het benodigde aantal parkeerplaatsen bepaald kan worden.
Parkeerbehoefte	Het benodigde aantal parkeerplaatsen om de parkeervraag van een bepaalde functie te kunnen faciliteren.
Normatieve parkeerbehoefte	De van één of meerdere functies, op basis van de van toepassing verklaarde parkeernormen berekende parkeerbehoefte, waarbij nog geen rekening is gehouden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen.
Aanwezigheidspercentage	De voor een functie op de verschillende periodes van de dag/week geldende benutting van de Normatieve parkeerbehoefte.
Maatgevende parkeerbehoefte	De maximale parkeerbehoefte van één of meerdere functies tezamen zoals deze gedurende een dagdeel in de week optreedt.

**Bijlage 2 Overzichtsk kaart gebiedsindeling**





**Bijlage 3 Aanwezigheidspercentages en capaciteit opritten en garages****AANWEZIGHEIDSPERCENTAGES**

Onderstaande tabel wordt gebruikt voor het analyseren van de parkeerbehoefte per dagdeel. In de tabel zijn de maatgevende momenten en aanwezigheidspercentages voor de meest voorkomende functies opgenomen.

	Werkdag Ochtend	Werkdag Middag	Werkdag Avond	Koop Avond	Werkdag Nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag	Koop Zondag (*)
Woningen - bewoners	50	50	90	90	100	60	80	70	
Woningen - bezoekers	10	20	80	70	0	60	100	70	
Detailhandel	30	60	10	75	0	100	0	0	75
Supermarkt	30	60	40	80	0	100	40	0	80
Kantoren / bedrijven	100	100	5	5	0	0	0	0	
Sociaal medisch	100	75	10	10	0	10	10	0	
Ziekenhuis - patiënt/bezoek	60	100	60	60	5	60	60	60	
Ziekenhuis - medewerkers	75	100	40	40	25	40	40	40	
Dagonderwijs	100	100	0	0	0	0	0	0	
Avondonderwijs	0	0	100	100	0	0	0	0	
Bioscoop, theater	5	25	90	90	0	40	100	40	
Sport - buiten	25	25	50	50	0	100	25	100	
Sport - binnen	50	50	100	100	0	100	100	75	

(\*) alleen indien de betreffende functie op zondag geopend/in bedrijf is

**BEREKENING PARKEERCAPACITEIT OPRITTEN EN GARAGES BIJ WONINGEN**

Onderstaande tabel wordt gebruikt voor het bepalen van de parkeercapaciteit van opritten en garages bij woningen. Het in de kolom 'Berekeningsaantal' genoemde getal dient te worden gebruikt in de op te stellen parkeerbalans

**Correctiefactoren parkeren op eigen terrein bij woningen (zone B)**

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekenings- aantal	Opmerkingen
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	oprit min. 6,0 meter diep
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,5	oprit min. 11,0 meter diep
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	1,5	oprit min. 11,0 meter diep
Garage met dubbele oprit	3	2,0	oprit min. 4,5 meter breed

## Bijlage 4 Overzicht auto- en fietsparkeernormen Oosterhout

Per functie en per zone is de parkeernorm voor auto en weergegeven in aantallen parkeerplaatsen.

Waarom	Type woning	Inhoud van	Koppelluik van	PARKEERNORMEN AUTO		PARKEERNORMEN FIETS	
				Centrum	Overlig	Centrum	Overlig
				Per ha	Per ha	Per ha	Per ha
Wonen	Woonwoning	> 300,000,-	> 200,000,-	1,4	2,1	5,0	5,0
	Woonwoning	720,-	100,-	1,3	1,9	4,0	4,0
	Woonwoning	< 720,-	< 200,000,-	1,1	1,7	3,0	3,0
	Woonwoning			0,6	0,8	2,0	2,0
Kantoren	Financiële			Per ha	Per ha	Per ha	Per ha
	Overige kantoren			1,3	2,3	2,9	2,9
Bedrijven	Handel			2,3	2,9	2,9	2,9
	Handel			1,8	2,4	2,0	2,0
	Handel			0,8	1,2	2,0	2,0
Overige	Overige			1,5	2,0	2,9	2,9
	Overige			2,9	4,1	4,3	4,3
	Overige			4,5	6,1	n.v.t.	n.v.t.
	Overige			7,0	8,3	n.v.t.	n.v.t.
	Overige			n.v.t.	6,7	n.v.t.	n.v.t.
	Overige			n.v.t.	7,4	n.v.t.	n.v.t.
	Overige			4,0	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
	Overige			n.v.t.	4,4	n.v.t.	n.v.t.
	Overige			n.v.t.	5,1	n.v.t.	n.v.t.
	Overige			n.v.t.	5,3	n.v.t.	n.v.t.
	Overige			n.v.t.	6,3	n.v.t.	n.v.t.
	Overige			n.v.t.	6,8	n.v.t.	n.v.t.
Cultuur	Overige			4,7	7,6	4,0	4,0
	Overige			1,5	2,0	n.v.t.	n.v.t.
	Overige			n.v.t.	5,3	n.v.t.	n.v.t.
	Overige			2,5	2,5	n.v.t.	n.v.t.
	Overige			4,2	4,2	n.v.t.	n.v.t.
	Overige			n.v.t.	2,4	n.v.t.	n.v.t.
	Overige			n.v.t.	2,7	n.v.t.	n.v.t.
	Overige			Per ha	Per ha	Per ha	Per ha
	Overige			0,7	1,1	1,4	1,4
	Overige			4,2	10,8	12	12
	Overige			3,6	7,6	n.v.t.	n.v.t.
	Overige			6,2	6,8	n.v.t.	n.v.t.
Overige			2,1	3,1	n.v.t.	n.v.t.	
Overige			1,1	1,5	n.v.t.	n.v.t.	
Overige			2,1	5,2	n.v.t.	n.v.t.	
Overige			n.v.t.	9,8	n.v.t.	n.v.t.	
Overige			3,0	6,2	n.v.t.	n.v.t.	
Sport	Overige			Per ha	Per ha	Per ha	Per ha
	Overige			2,2	5,3	8	8
	Overige			1,9	4,5	n.v.t.	n.v.t.
	Overige			1,3	2,3	n.v.t.	n.v.t.
	Overige			1,4	2,6	n.v.t.	n.v.t.
	Overige			1,7	2,7	n.v.t.	n.v.t.

Naam	Omschrijving	Eenheid	n.v.z.		100,0		99,0		Perfomancetotaal	Perfomancetotaal
			toeslag	vermindering	toeslag	vermindering	toeslag	vermindering		
Nieuwe	Indoorspeelruimte (indoor) (indoor) (indoor)	per 100 m2 vloer	6,6	97%	6,8	97%	6,8	97%	20	14
	Indoorspeelruimte (indoor) (indoor) (indoor)	per 100 m2 vloer	0,2	99%	7,8	99%	7,8	99%	20	14
	Indoorspeelruimte (indoor) (indoor) (indoor)	per 100 m2 vloer	5,4	99%	6,9	99%	6,9	99%	20	14
	Indoorspeelruimte (indoor) (indoor) (indoor)	per 100 m2 vloer	n.v.z.		0,5	99%	0,5	99%	0,4	0,3
	Indoorspeelruimte (indoor) (indoor) (indoor)	per 100 m2 vloer	n.v.z.		1,5	100%	1,5	100%	0,4	0,3
	Indoorspeelruimte (indoor) (indoor) (indoor)	per 100 m2 vloer	n.v.z.		1,3	99%	1,3	99%	0,4	0,3
	Indoorspeelruimte (indoor) (indoor) (indoor)	per 100 m2 vloer	7,0	99%	9,5	99%	9,5	99%	0,4	0,3
	Indoorspeelruimte (indoor) (indoor) (indoor)	per 100 m2 vloer	6,0	99%	6,5	99%	6,5	99%	0,4	0,3
	Indoorspeelruimte (indoor) (indoor) (indoor)	per 100 m2 vloer	10,0	99%	12,0	99%	12,0	99%	0,4	0,3
	Indoorspeelruimte (indoor) (indoor) (indoor)	per 100 m2 vloer	0,5	77%	1,7	77%	1,7	77%	0,4	0,3
Wantschappij	Indoorspeelruimte (indoor) (indoor) (indoor)	per 100 m2 vloer	1,8	80%	3,4	80%	3,4	80%	0,4	0,3
	Indoorspeelruimte (indoor) (indoor) (indoor)	per 100 m2 vloer	2,8	77%	4,7	77%	4,7	77%	0,4	0,3
	Indoorspeelruimte (indoor) (indoor) (indoor)	per 100 m2 vloer	3,9	72%	6,7	72%	6,7	72%	0,4	0,3
	Indoorspeelruimte (indoor) (indoor) (indoor)	per 100 m2 vloer	6,1	65%	10,1	65%	10,1	65%	0,4	0,3
	Indoorspeelruimte (indoor) (indoor) (indoor)	per 100 m2 vloer	2,3	57%	3,0	57%	3,0	57%	0,4	0,3
	Indoorspeelruimte (indoor) (indoor) (indoor)	per 100 m2 vloer	2,5	45%	3,2	45%	3,2	45%	0,4	0,3
	Indoorspeelruimte (indoor) (indoor) (indoor)	per 100 m2 vloer	1,8	57%	1,9	57%	1,9	57%	0,4	0,3
	Indoorspeelruimte (indoor) (indoor) (indoor)	per 100 m2 vloer	1,8	59%	2,0	59%	2,0	59%	0,4	0,3
	Indoorspeelruimte (indoor) (indoor) (indoor)	per 100 m2 vloer	1,8	47%	2,4	47%	2,4	47%	0,4	0,3
	Indoorspeelruimte (indoor) (indoor) (indoor)	per 100 m2 vloer	1,5	29%	2,3	29%	2,3	29%	0,4	0,3
Wantschappij	Indoorspeelruimte (indoor) (indoor) (indoor)	per 100 m2 vloer	n.v.z.		3,5	99%	3,5	99%	0,4	0,3
	Indoorspeelruimte (indoor) (indoor) (indoor)	per 100 m2 vloer	0,2	99%	39,0	99%	39,0	99%	0,4	0,3
	Indoorspeelruimte (indoor) (indoor) (indoor)	per 100 m2 vloer	0,7	60%	0,2	60%	0,2	60%	0,4	0,3
	Indoorspeelruimte (indoor) (indoor) (indoor)	per 100 m2 vloer	1,1	0%	1,4	0%	1,4	0%	0,4	0,3
	Indoorspeelruimte (indoor) (indoor) (indoor)	per 100 m2 vloer	1,0	0%	1,0	0%	1,0	0%	0,4	0,3
	Indoorspeelruimte (indoor) (indoor) (indoor)	per 100 m2 vloer	4,7	11%	5,8	11%	5,8	11%	0,4	0,3
	Indoorspeelruimte (indoor) (indoor) (indoor)	per 100 m2 vloer								
	Indoorspeelruimte (indoor) (indoor) (indoor)	per 100 m2 vloer								
	Indoorspeelruimte (indoor) (indoor) (indoor)	per 100 m2 vloer								
	Indoorspeelruimte (indoor) (indoor) (indoor)	per 100 m2 vloer								

Zie voor originele pdf de externe bijlage



## Bijlage 5 Ontwerpeisen voor fietsenstallingen

Het gebruik van een fietsenstalling hangt sterk af van de kwaliteit, de bruikbaarheid en het comfort. Er zijn voorbeelden van fietsenstallingen waar fietsers onvoldoende gebruik van maken, terwijl er in de omgeving toch grote behoefte aan fietsparkeerplaatsen is. De aanwezigheid van een fietsenstalling is dus geen garantie dat hij goed wordt gebruikt.

Er kunnen diverse redenen zijn voor tegenvallend gebruik van een stalling. Naast slechte vindbaarheid speelt slechte toegankelijkheid een rol: een moeizaam openende toegangsdeur, een te steile hellingbaan of een te steile trap met fietsgoot, lastig te nemen bochten, etc. Ook de routing binnen de stalling, de sociale veiligheid en de afmeting van de fietsparkeerplaatsen en de stabiliteit van de fiets in de aangeboden voorzieningen beïnvloeden het gebruik, evenals de (on)mogelijkheid om fietsen met bijzondere afmetingen te stallen (zie Leidraad Fietsparkeren, CROW publicatie 291, hoofdstuk 6)

De Leidraad Fietsparkeren gaat uitgebreid in op de kwaliteitsrichtlijnen voor fietsenstallingen. Hierna zijn de belangrijkste kwaliteitseisen opgenomen voor toegankelijkheid, inrichting en bruikbaarheid.

### Toegankelijkheid

De belangrijkste kwaliteitseisen voor een goed toegankelijke en bruikbare fietsenstalling zijn:

- Vanuit de openbare ruimte is de toegang van de stalling duidelijk zichtbaar en herkenbaar, gezien vanaf de aanrijroute richting bestemming(en).
- De stalling heeft bij voorkeur een voetgangsuitgang in de richting van de eindbestemming,
- De afstand mag maximaal ca. 75 meter zijn van de stalling tot de hoofd-/neven-/personeelsingang van de bestemmingen en/of functies waarvoor de stalling is bestemd.
- De toegang vanaf de weg naar een stalling op lager of hoger niveau is goed en comfortabel te gebruiken voor alle fietsen en scooters; dus ook voor zware fietsen, elektrische fietsen en fietsen met afwijkende maten (kratten, brede sturen, brede banden, lange fietsen, etc.)
- Het hellingspercentage van een hellingbaan is maximaal 22%; een trap heeft ideaal een hellingspercentage van 18%, met een aantrede van 500 mm en een optrede van 90 mm of met een aantrede van 600 mm en een optrede van 100 mm. Naast een trap horen fietsgoten, bij voorkeur aan beide zijden.
- Voor een stalling waar ook scooters, bakfietsen en andere zware fietsen in gestald worden kan geen trap worden toegepast. Het hellingpercentage moet zodanig zijn dat het hoogteverschil doorbakfietsen, elektrische fietsen en scooters zonder ondersteuning overbrugd kan worden
- Een gebruiker moet de toegang van een stalling gemakkelijk kunnen openen: automatisch, meteen eenvoudig te bedienen drukknop of chipkaartlezer.
- Voor bestemmingen voor kinderen moet rekening gehouden worden met het feit dat ze kleineren minder sterk zijn dan volwassenen. Denk bijvoorbeeld aan het hellingspercentage van de trap.

### Inrichting en bruikbaarheid

De belangrijkste kwaliteitseisen voor een goede inrichting en goed bruikbare fietsenstalling zijn:

- De stalling moet logisch en overzichtelijk zijn ingedeeld.
- Binnen en vanuit de fietsenstalling naar de bijbehorende bestemming is een logische, snelle en eenvoudige routing. Bij voorkeur kan men vanuit de stalling rechtstreeks (liefst binnendoor)doorlopen naar de bestemming, zonder terug te hoeven lopen door de stalling.
- De sociale veiligheid wordt gewaarborgd door een overzichtelijke inrichting, goede verlichtingen bij voorkeur daglichttoetreding. Als een stalling openbaar toegankelijk is kan (camera)toezicht of bewaking overwogen worden.
- Gebruikers moeten elkaar in de verkeersruimtes van de stalling kunnen passeren.
- Stallingssystemen voor fietsen moeten voldoen aan de eisen van Fietsparkeur (zie [www.fietsparkeur.nl](http://www.fietsparkeur.nl) voor meer informatie) of zijn gelijkwaardig daaraan, met een hart op hart afstand van minimaal 400 mm.
- De minimale vrije hoogte in een gebouwde stalling is 2900 mm om dubbellaags rekken te kunnen plaatsen. Bij gebouwen voor kinderen kan dit 2300 mm zijn, want dubbellaags rekken zijn ongeschikt voor kinderen.
- De hart-op-hart afstand tussen twee fietsparkeerplaatsen bij een stallingssysteem op gelijk niveau is minimaal 800 mm breed;
- De hart-op-hart-afstand tussen twee fietsparkeerplaatsen bij een hoog/laag fietsparkeersysteem is minimaal 400 mm breed voor zowel onder- als bovenlaag;
- De gangpaden in de stalling zijn minimaal 2100 mm breed en een hoofdgang is minimaal 3000 mm breed, zowel voor fiets als scooter;
- De stalling moet voldoende parkeermogelijkheden bieden voor fietsen die afwijken van de standaard maten:
  - minimaal 5% van de plaatsen is geschikt voor bakfietsen of andere fietsen met sterk afwijkende maten (vakken minimaal 100 mm breed);



- minimaal 15% van de plaatsen is geschikt voor fietsen die niet in een standaard fietsenrekpassen (hart-op-hart afstand minimaal 500 mm);
- Een parkeersysteem waarin naast standaardfietsen ook fietsen passen met veel voorkomende afwijkende maten, heeft de voorkeur. Dan passen nagenoeg alle fietsen probleemloos op elke stallingsplek, ook die met een krat, bagagedrager vóór, breed stuur, brede banden, etc. Een andere mogelijkheid is een apart parkeervak, waarin afwijkende maten fietsen op hun standaard kunnen worden gestald.
- De stalling biedt oplaadmogelijkheden voor elektrische tweewielers.
- De netto-afmetingen van een scooter parkeerplek in een gebouwde stalling zijn minimaal 750 mm breed x 1800 mm lang.

Nb. Stallingen waar scooters met verbrandingsmotoren mogen staan, moeten aan de geldende milieu- en bouwvoorschriften voldoen, waaronder eisen aan de veiligheid (brand), aan installaties (ventilatie van (rook)gassen) en aan de kwaliteit van de vloerafwerking (vloeistofdichtheid).