



BIJLAGE 2

Nota parkeernormen

Nota parkeernormen

Inhoudsopgave

- 1: Begrenzing deelgebieden
- 2: Parkeerkencijfers auto
- 3: Dubbelgebruik
- 4: Loopafstanden
- 5: Parkeerkencijfers fiets
- 6: Standaardovereenkomst parkeren

Inleiding

Aanleiding

Op 29 november 2014 is het wetsvoorstel Reparatiewet BZK 2014 in werking getreden. Hiermee is de grondslag uit de Woningwet voor het opnemen van stedenbouwkundige aspecten in de bouwverordening verdwenen. Dit houdt in dat bij de toetsing van een initiatief onder andere de parkeernormen niet meer toegepast kunnen worden op basis van de stedenbouwkundige bepalingen in de bouwverordening. Daarom moet de waarborging van de (verwijzing naar de) parkeernormen tegenwoordig op een andere wijze geregeld worden om ervoor te zorgen dat de parkeernormen als beoordelingscriterium bij met name een aanvraag om omgevingsvergunning gelden. Dit kan op grond van artikel 3.1.2, lid 2, onder a, van het Besluit ruimtelijke ordening (hierna: Bro) via het bestemmingsplan. Het niet regelen van het aspect parkeren kan 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 niet afgewezen kunnen worden op grond daarvan.

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, Woningwet. Echter, de bestemmingsplannen die na 29 november 2014 zijn vastgesteld, vallen niet onder het overgangsrecht waardoor de eerder genoemde problemen kunnen ontstaan.

Deze 'Nota parkeernormen gemeente Reimerswaal 2016' dient, voor zover het autoparkeren betreft, als toetsingskader bij het beoordelen van zowel omgevingsvergunningplichtige initiatieven als ook bij initiatieven waarvoor geen vergunning is vereist, maar waarbij een toetsing aan het bestemmingsplan wel aan de orde is. Tevens wordt deze nota gebruikt als onderlegger voor herziening van een bestaand dan wel vaststelling van een nieuw bestemmingsplan, waarmee een nieuwe ontwikkeling planologisch mogelijk wordt gemaakt.

Bij de totstandkoming van de nota zijn de meest recente parkeerkencijfers van het CROW als vertrekpunt gehanteerd.

Doel

In de 'Nota parkeernormen gemeente Reimerswaal 2016' worden de landelijke richtlijnen vertaald naar de situatie in Reimerswaal. Het uitgangspunt hierbij is dat voor een nieuwe ontwikkeling het aantal autoparkeerplaatsen wordt vastgesteld dat:

- op eigen terrein moet worden gerealiseerd en/of;
- kan worden toegerekend aan het openbaar gebied grenzend aan het initiatief.

Voor het fietsparkeren worden in deze nota richtlijnen aangereikt. In hoofdstuk 2 worden de kaders voor toepassing van deze nota geschetst.

Status

Deze nota heeft de status van een beleidsregel in de zin van artikel 4:81 Algemene wet bestuursrecht. Dit heeft tot gevolg dat overeenkomstig deze beleidsregel wordt gehandeld, tenzij dat voor één of meer belanghebbenden gevolgen zou hebben die wegens bijzondere omstandigheden onevenredig zouden zijn in verhouding tot de met deze beleidsregel te dienen doelen. De juridische grondslag hiervoor is te vinden in de inherente afwijkingsbevoegdheid volgens artikel 4:84 van de Algemene wet bestuursrecht. Primair worden de uitgangspunten in deze nota gebruikt bij het verlenen van omgevingsvergunningen of het anderszins toestaan van initiatieven. Secundair dienen de uitgangspunten in deze nota als onderlegger voor herziening van een bestaand dan wel vaststelling van een nieuw bestemmingsplan, waarmee planologische ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt. In een bestemmingsplan wordt verwezen naar deze nota. Eventuele maatregelen worden vastgelegd in de benodigde omgevingsvergunning of zo nodig in een (privaatrechtelijke) overeenkomst.

Doorkijk invoering Omgevingswet

In 2019 is de inwerkingtreding van de Omgevingswet voorzien. De Omgevingswet gaat op grond van het bepaalde in artikel 1.2, lid 1, van de Omgevingswet over de fysieke leefomgeving en activiteiten die betrekking hebben op de fysieke leefomgeving. Parkeren is een activiteit die betrekking heeft op de fysieke leefomgeving. De bestemmingsplannen dienen vertaald te worden in een omgevingsplan dat door de gemeenteraad moet worden vastgesteld. Het omgevingsplan kan zowel juridisch bindende regels als omgevingswaarden bevatten. De juridisch bindende regels zijn appellabele concrete normen, regels en toetsingskaders die de burgers en bedrijven binden. De juridisch bindende regels kunnen aan de hand van wetsinterpretierende beleidsregels worden uitgelegd in het kader van de vergunningverlening. De beleidsregels kunnen betrekking hebben op het gebruik, bouw of de ontwikkeling van locaties.

De parkeernormen kunnen na inwerkingtreding van de Omgevingswet worden opgenomen in het omgevingsplan als een algemeen geformuleerde juridisch bindende regel. In beleidsregels kan de juridisch bindende regel nader uitgewerkt worden in concrete parkeernormen die worden bepaald aan de hand van de parkeerbehoefte per functie en locatie. Als de parkeernormen op deze wijze worden vormgegeven, zijn ze een concreet toetsingskader voor omgevingsvergunningen omdat ze de voorwaarden aangeven waaronder een functie op een bepaalde locatie kan worden uitgeoefend. Een aanvraag kan worden getoetst aan het omgevingsplan in combinatie met de beleidsregels en aan de hand hiervan worden vergund of geweigerd.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de kaders voor toepassing van deze nota geschetst. Hoofdstuk 3 gaat in op de toetsing van de parkeernormen naar functie. In hoofdstuk 4 worden de mogelijkheden om door middel van maatwerk af te wijken van de in hoofdstuk 3 genoemde parkeernormen in beeld gebracht. Tenslotte worden in hoofdstuk 5 de richtlijnen voor het fietsparkeren behandeld.

Parkeernormen algemeen

De landelijke CROW-richtlijnen geven een minimum en een maximum parkeerkcijfer aan dat gehanteerd kan worden als basis voor de vaststelling van een specifieke parkeernorm. In dit hoofdstuk wordt geanalyseerd welke vaste parkeernorm voor autoparkeren binnen de range tussen minimum en maximum parkeerkcijfer voor de specifieke situatie in Reimerswaal aangehouden zal worden.

Uitgangspunten

Hoofddoel van het opstellen en hanteren van parkeernormen is het reguleren van het parkeren op eigen terrein en in de openbare ruimte en het bieden van een toetsingskader voor nieuwe ontwikkelingen. Voordat ingegaan wordt op de parkeernormen is het belangrijk enkele uitgangspunten vast te stellen.

Afbakening gebied voor benodigde parkeercapaciteit

De hoofdregel voor het parkeren is dat bij nieuwe ontwikkelingen voldaan dient te worden aan de parkeernorm die voortkomt uit de kencijfers zoals deze in hoofdstuk 3 worden aangegeven. De parkeervraag dient in beginsel op eigen terrein te worden gerealiseerd door de initiatiefnemer. Tevens kan daarbij de parkeercapaciteit meegerekend worden die beschikbaar is op dat gedeelte van de openbare weg dat direct grenst aan het perceel behorende bij het initiatief. In paragraaf 3.8 wordt aan de hand van twee voorbeelden de berekeningsmethodiek uiteengezet en gevisualiseerd.

Definitie openbare parkeerplaats

Openbaar terrein waar geparkeerd mag worden, gelegen op een afstand van ten minste 5 meter vanaf een bocht/kruising in de weg, in- en uitritten niet meegerekend. De parkeerplaats heeft een afmeting van minimaal 6 x 2 meter.

Afronding naar boven van het aantal parkeerplaatsen

Het benodigde aantal parkeerplaatsen wordt berekend op één decimaal achter de komma, net zoals de norm wordt uitgedrukt in één decimaal achter de komma. Het totaal aantal parkeerplaatsen wordt, in tegenstelling tot de gebruikelijke afrondingsregels, altijd naar boven afgerond. Een norm van 4,1 wordt dus afgerond naar 5 parkeerplaatsen. Zou de gebruikelijke afrondingsregel toegepast worden dan kan naar verloop van tijd een tekort aan parkeerplaatsen ontstaan.

Als er 1 parkeerplaats gerealiseerd moet worden dan vervalt de verplichting om deze te realiseren. Op deze wijze wordt voorkomen dat een ontwikkeling met een kleine parkeerbehoefte, zoals een bedrijf aan huis, niet door zou kunnen gaan of tegen relatief hoge kosten.

Bestaand tekort niet compenseren

Bij nieuwbouw ter vervanging van bestaande bebouwing, bij uitbreiding van bebouwing en/of bij een functieverandering is het niet vereist het eventueel bestaande tekort aan parkeerplaatsen te compenseren bij de nieuwe benodigde parkeervoorzieningen. Het bestaande tekort mag echter niet vergroot worden.

Huur bestaande parkeervoorzieningen geen optie

Het huren van bestaande parkeerplaatsen in de omgeving als middel om te voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor een nieuwe ontwikkeling is geen optie. Deze plaatsen zijn al in het totale aanbod van parkeerplaatsen in een gebied meegenomen.

P arkeerplaatsen voor mindervaliden

Om te voorzien in de behoefte aan parkeerplaatsen voor mindervaliden, wordt maatwerk geleverd, afhankelijk van de functie die wordt gerealiseerd. In deze nota zijn hiervoor geen aparte normen opgeno-

men. Het wordt tot de verantwoordelijkheid van de initiatiefnemers gerekend op welke wijze voorzien wordt in parkeerplaatsen voor mindervaliden.

Vrachtwagenparkeren , laden en lossen

In deze nota zijn geen aparte normen opgenomen voor het parkeren van vrachtwagens en laden en lossen. Het wordt tot de verantwoordelijkheid van de initiatiefnemers gerekend dat wordt voorzien in voldoende parkeerplaatsen voor vrachtwagens en voor laden en lossen. Specifieke bepalingen ten aanzien van vrachtwagenparkeren in het openbaar gebied zijn opgenomen in de Algemene Plaatselijke Verordening.

Toepassing

Parkeernormen wel van toepassing op nieuwe ontwikkelingen

Als uitgangspunt geldt dat nieuwe ontwikkelingen meer parkeerdruk kunnen genereren. De normen in deze nota zijn dan ook van toepassing op nieuwe ontwikkelingen:

- nieuwbouw (uitbreiding/inbreiding), waaronder ook de reeds in ontwikkeling zijnde nieuwbouwlocaties zoals bijvoorbeeld Zandweg en Kruseveer in Kruiningen;
- splitsing van een woning in meerdere woningen c.q. wooneenheden;
- gehele of gedeeltelijke verbouwing van een pand met een bestemmingswijziging of –afwijking waarbij het nieuwe gebruik / de nieuwe functie een meer verkeersaantrekkend karakter heeft;
- gehele of gedeeltelijke wijziging van het gebruik van een pand (toegestaan binnen de bestemming) waarbij het nieuwe gebruik / de nieuwe functie een meer verkeersaantrekkend karakter heeft;
- vergroting van een pand, waarbij de vergroting zal leiden tot een verhoogde vraag naar parkeer-capaciteit.

Parkeernormen niet van toepassing op de bestaande omgeving

Op parkeervraagstukken (zoals bijvoorbeeld een bestaande parkeerdruk) in een bestaande (woon)omgeving zijn de normen uit deze nota niet van toepassing. De reden hiervoor is dat bestaande (woon)omgevingen ontwikkeld en gerealiseerd zijn op basis van oudere normen.

Oplossingen voor deze parkeervraagstukken is maatwerk en in veel gevallen alleen te realiseren met een integrale aanpak, bijvoorbeeld door bij een reconstructie te kijken of extra parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden.

Flexibiliteitsbepaling en

De hoofdregel voor het parkeren is dat bij nieuwe ontwikkelingen voldaan dient te worden aan de parkeernorm die voortkomt uit de kencijfers zoals in hoofdstuk 3 worden aangegeven. In enkele gevallen kan maatwerk worden geleverd. In hoofdstuk 4 wordt een beschrijving gegeven van deze mogelijkheden.

Overgangsregeling

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

1. Initiatieven waarvoor het college van burgemeester en wethouders vóór de datum van inwerking-treding van deze nota heeft ingestemd met een parkeernorm welke is vastgelegd in een door burgemeester en wethouders geaccordeerd document zoals een stedenbouwkundig plan c.q. programma van eisen / nota van uitgangspunten en/of in een intentie- of exploitatieovereenkomst. In deze gevallen gelden de parkeernormen zoals vastgelegd in het door burgemeester en wethouders geaccordeerde document.
2. Initiatieven die voldoen aan de regeling van een voorontwerpbestemmingsplan waarvan het college van burgemeester en wethouders vóór de datum van inwerkingtreding van deze nota heeft ingestemd met ter inzage legging. In deze gevallen gelden de parkeernormen zoals opgenomen in het voorontwerpbestemmingsplan, dan wel de vóór de datum van inwerkingtreding van deze nota geldende parkeernormen.
3. Op een aanvraag om omgevingsvergunning, afwijking, ontheffing of toestemming anderszins, die is ingediend vóór de datum van inwerkingtreding van deze nota en waarop op die datum nog niet is beschikt. In deze gevallen gelden de vóór de datum van inwerkingtreding van deze nota geldende parkeernormen.

Gebiedsindeling

De theoretische parkeernormen bestaan uit een uitgebreide reeks van parkeerkencijfers, met een minimum en een maximum parkeernorm. Deze zijn omschreven in publicatie 317; 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' (CROW, oktober 2012), waarin onderscheid wordt gemaakt in:

- stedelijkheidsgraad: uiteenlopend van 'zeer sterk stedelijk' tot 'niet stedelijk';
- stedelijke zone: 'centrum', 'schil/overloopgebied', 'rest bebouwde kom' en 'buitengebied';
- type voorziening: wonen, werken, winkelen / boodschappen, sport / cultuur / ontspanning, horeca / (verblijfs)recreatie, gezondheidszorg / (sociale) voorzieningen en onderwijs.

S tedelijk heid sgraad

Door het CBS worden, aan de hand van de omgevingsadressendichtheid (het aantal adressen per vierkante kilometer), vijf stedelijkheidsgraden onderscheiden.

De gemeente Reimerswaal heeft per 11 december 2015 een omgevingsadressendichtheid van 500 adressen per km² (bron: CBS Statline). De gemeente Reimerswaal valt daarmee precies op de ondergrens van de klasse 'weinig stedelijk' (500-1.000 adressen per km²).

Stedelijke zone

Voor het bepalen van de parkeernorm is ook de ligging van de locatie van belang. Zo is uit landelijke parkeerstudies gebleken dat een functie in een centrum een lagere parkeervraag heeft dan dezelfde functie buiten een centrum. Dit komt door het aanbod en de kwaliteit van andere vervoerswijzen, zoals openbaar vervoer. Het CROW maakt voor de parkeernormen onderscheid in 'centrum', 'schil / overloopgebied', 'rest bebouwde kom' en 'buitengebied'.

Alleen in Yerseke is er sprake van een 'centrum'. In alle andere kernen is de omvang van het centrum te gering om te spreken van een centrumgebied. De overige kernen worden beschouwd als 'rest bebouwde kom'. In Reimerswaal is 'schil / overloopgebied' niet afzonderlijk te onderscheiden. De bedrijventerreinen in Reimerswaal worden als 'rest bebouwde kom' gecategoriseerd. Het gebied buiten de grenzen van de bebouwde kom wordt aangemerkt als 'buitengebied'.

In bijlage 1 zijn de bebouwde komgrenzen geografisch in beeld gebracht en is de stedelijke zone 'centrum' voor de kern Yerseke aangegeven.

Hoogte parkeernorm

Per voorziening geven de CROW-richtlijnen een minimum en maximum parkeerkcijfer aan, waarbinnen voor de specifieke situatie in Reimerswaal een parkeernorm moet worden gekozen. Bepaald dient te worden welke parkeernorm (minimum, maximum of er tussenin) voor Reimerswaal aangehouden moet worden.

Tabel 1: stedelijkheid en autobezit (CBS 2014)

Mate van stedelijkheid	Percentage huishoudens in bezit van auto
Zeer sterk stedelijk	52,5%
Sterk stedelijk	70,1%
Matig stedelijk	78,7%
Weinig stedelijk	82,9%
Niet stedelijk	84,1%

Uit gegevens van het CBS blijkt dat naar mate de stedelijkheid van een gebied afneemt, het autobezit toeneemt, zie tabel 1. Omdat de gemeente Reimerswaal een 'weinig stedelijke' gemeente is, ligt het autobezit in de gemeente relatief hoog.

Autobezit

Een belangrijk gegeven om de parkeersituatie te kunnen beoordelen, is het autobezit. Een hoog autobezit leidt immers tot een hoge parkeerdruk. Het autobezit en de groei daarvan in Reimerswaal en geheel Nederland is weergegeven in tabel 2.

Tabel 2: ontwikkeling autobezit per huishouden (CBS 2015)

Gebied	Autobezit per 1.000 huishoudens			Groeipercentage 2005-2015
	2005	2010	2015	
Gemeente Reimerswaal	1.130	1.208	1.232	9,1%
Nederland	986	1.032	1.041	5,6%

Als naar het autobezit wordt gekeken ten opzichte van heel Nederland kan worden geconcludeerd dat in Reimerswaal het autobezit per huishouden hoger ligt dan landelijk. Ook de groei in Reimerswaal is afgelopen 10 jaar bovengemiddeld geweest.

Parkeren in de Reimerswaalse praktijk

Naast bovenstaande statistieken zijn ook de ervaringen uit de Reimerswaalse praktijk van de afgelopen jaren van belang bij het bepalen van een passende parkeernorm. Deze praktijk heeft uitgewezen dat met toepassing van de gemiddelde parkeerkcijfers uit de CROW-publicatie over het algemeen een goede parkeeroplossing mogelijk is gebleken. De ervaring leert bovendien dat er als gevolg van deze werkwijze geen parkeerproblemen zijn ontstaan.

Conclusie

Op basis van voorgaande analyse kan worden geconcludeerd dat het autobezit in Reimerswaal hoog is. Dit komt overeen met de constatering dat het autobezit toeneemt naarmate de stedelijkheid van een gemeente afneemt. Tevens blijkt dat het autobezit per huishouden in Reimerswaal hoger ligt dan het landelijk gemiddelde. Bovendien is in Reimerswaal sprake van een bovengemiddelde groei in het autobezit per huishouden. De praktijk heeft evenwel uitgewezen dat met toepassing van de gemiddelde parkeerkcijfers uit de CROW-publicatie over het algemeen een goede parkeeroplossing mogelijk is gebleken.

In deze 'Nota parkeernormen gemeente Reimerswaal 2016' zijn dan ook de gemiddelde parkeerkcijfers uit CROW publicatie 317 overgenomen.

Toetsing aan parkeernormen naar functie

In dit hoofdstuk zijn de parkeerkcijfers uit CROW-publicatie 317 gecategoriseerd naar soorten functies en gebiedsindelingen in Reimerswaal. Hierna wordt uitgelegd op welke wijze toepassing wordt gegeven

aan de parkeerkcijfers. In bijlage 2 is per functie en gebiedsindeling uitgebreide informatie terug te vinden. Van sommige functies kunnen slechts globale parkeerkcijfers gegeven worden. Bij het toepassen van deze cijfers moet een forse marge in acht worden genomen.

Wonen

De parkeerkcijfers zijn gekoppeld aan het type woning (vrijstaand, tussenwoning, etage), eigendom woning (koop/huur) en prijsklassen (goedkoop, midden, duur).

Parkeren op eigen terrein

In de praktijk wordt niet alle beschikbare parkeergelegenheid op eigen terrein (garages en opritten) als zodanig benut. In bijlage 2 worden de berekeningsaantallen aangehouden voor de mate waarin parkeren op eigen terrein wordt meegeteld aan de aanbodzijde.

Detailhandel

De parkeerkcijfers zijn ingedeeld naar type detailhandelfunctie. Relevant zijn supermarkten, onderscheiden naar type (buurtsuper, discount, fullservice). Ook enkele specialistische detailhandelsvoorzieningen, zoals woonwinkels en tuincentra worden uitgelicht.

Werken

Voor de categorie werken worden parkeerkcijfers naar type bedrijvigheid onderscheiden. De functie kantoor heeft betrekking op administratieve en zakelijke bedrijven, waarbij een baliefunctie ontbreekt. De categorie commerciële dienstverlening betreft kantoren *met* een baliefunctie. Bedrijven anders dan voornoemde categorieën worden in twee subcategorieën onderverdeeld:

- arbeidsintensief/bezoekersextensief: bijvoorbeeld industrie, laboratorium of werkplaats (relatief veel werknemers en relatief weinig bezoekers);
- arbeidsextensief/bezoekersextensief: bijvoorbeeld loods, opslag of transportbedrijf (relatief weinig werknemers en relatief weinig bezoekers).

Op functies die een mix zijn van kantoren (zonder baliefunctie) en bedrijven is de categorie 'bedrijfsverzamelgebouw' van toepassing.

Onderwijs

De volgende onderwijsfuncties worden in Reimerswaal onderscheiden:

- kinderdagverblijf (crèche/peuterspeelzaal);
- basisschool;
- middelbare school.

De grootste parkeerdruk bij kinderdagverblijven en basisscholen ontstaat door het brengen en halen van kinderen (kiss & ride). De in bijlage 2 opgenomen parkeerkcijfers voor kinderdagverblijven en basisscholen zijn exclusief de parkeerdruk die het gevolg is van het brengen en halen van kinderen. Hiervoor heeft het CROW een systematiek ontwikkeld waarmee de parkeerdruk berekend kan worden. Ook deze systematiek is in bijlage 2 opgenomen.

Voor buitenschoolse opvang (BSO) wordt voor extern gevestigde locaties (niet gekoppeld aan een schoollocatie) gerekend met de parkeerkcijfers voor een kinderdagverblijf. Voor een BSO gevestigd in een basisschool wordt gerekend met de parkeerkcijfers die gelden voor het basisonderwijs.

Sport, cultuur en ontspanning

Binnen de categorie sport, cultuur en ontspanning wordt een groot aantal functies onderscheiden, waaronder een bibliotheek, sporthal, volkstuin, jachthaven en zwembad.

Horeca en recreatie

De volgende horeca- en recreatiefuncties worden in Reimerswaal onderscheiden:

- campings;
- bungalowparken;
- hotels (1-5 sterren);
- cafés/bars/cafetaria;
- restaurants.

Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen

Binnen de categorie gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen wordt een groot aantal functies onderscheiden. In Reimerswaal zijn de volgende functies relevant:

- huisartsenpraktijk;
- apotheek;
- fysiotherapiepraktijk;
- consultatiebureau;

- tandartsenpraktijk;
- gezondheidscentrum;
- begraafplaats;
- religiegebouw;
- verpleeg- en verzorgingstehuis.

Berekeningsmethodiek

Onderstaand wordt door middel van twee voorbeelden duidelijk gemaakt op welke manier de parkeernorm dient te worden bepaald.

Voorbeeld 1:

Een initiatief voorziet in de realisatie van 6 twee-onder-één-kapwoningen (koop) en 3 vrijstaande koopwoningen op een inbreidingslocatie in Kruiningen. De parkeervraag is daarmee: $6 \times 2,2$ (norm twee-onder-één-kap) en $3 \times 2,3$ (norm vrijstaand). De totale parkeernorm komt daarmee op $12,2 + 6,9 = 19,1$ parkeerplaatsen. Naar boven afgerond, geldt hiermee dat voor dit initiatief door de initiatiefnemer op eigen terrein en in aangrenzend openbaar gebied (aan de kant van de ontwikkeling) 20 parkeerplaatsen dienen te worden gerealiseerd.

Voor het bepalen van de beschikbare parkeercapaciteit dient rekening te worden gehouden met: de afstand tot de bocht, in- en uitritten, parkeergelegenheid op eigen terrein (garage met enkele oprit) en in de breedte van de aangrenzende openbare wegen volgens de ASVV.

In dit geval is er ruimte voor:

- 9 parkeerplaatsen op eigen terrein (3 vrijstaand en 6 twee-onder-één-kap)
- 9 parkeerplaatsen in de straat van de vrijstaande woningen
- 6 parkeerplaatsen in de straat van de twee-onder-één-kapwoningen

De totale parkeercapaciteit is hiermee 24 parkeerplaatsen. Er wordt dus ruim voldaan aan de norm (+ 4 parkeerplaatsen).

Figuur 1: visualisatie bij voorbeeld 1

Voorbeeld 2:

Op bedrijventerrein Olzendepolder in Yerseke is de vestiging van een nieuw transportbedrijf voorzien. De bruto vloeroppervlakte van het te realiseren bedrijfspand bedraagt 6.000 m². Dit wordt gesitueerd op een bedrijfskavel van 100 x 100 meter. Het perceel grenst aan twee kanten aan de openbare weg. Naar de openbare weg zijn twee inritten voorzien met een breedte van 8 meter per inrit.

Een transportbedrijf valt in de categorie 'Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief', waarvoor een parkeervraag geldt van 1,1 parkeerplaatsen per 100 m² bruto vloeroppervlak (bvo). De totale parkeervraag is daarmee $6.000/100 \times 1,1 = 66$ parkeerplaatsen die door de initiatiefnemer dienen te worden gerealiseerd. Rekening houdend met de afstand tot de bocht en de beide inritten is er binnen het aangrenzend openbaar gebied (rabatstroken) ruimte voor $200 - (2 \times 8) - (2 \times 5) = 174$ meter = 29 parkeerplaatsen. Dit betekent dat de initiatiefnemer nog $66 - 29 = 37$ parkeerplaatsen op eigen terrein dient te realiseren.

Figuur 2: visualisatie bij voorbeeld 2

Flexibiliteitsbepalingen

De hoofdregel voor het parkeren is dat bij nieuwe ontwikkelingen voldaan dient te worden aan de parkeernorm die voortkomt uit de kencijfers zoals in hoofdstuk 3 aangegeven. In enkele gevallen kan maatwerk worden geleverd. In dit hoofdstuk wordt een beschrijving gegeven van deze mogelijkheden. Als uit de parkeervraag en situatietekening blijkt dat het aantal parkeerplaatsen niet op eigen terrein of in het openbaar gebied grenzend aan het initiatief gerealiseerd kan worden, kan op de volgende manieren gezocht worden naar maatwerkoplossingen:

- gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen in gebieden (parkeerbalans);
- aanleg parkeerplaatsen in de openbare ruimte op passende loopafstand van het initiatief (niet zijnde aangrenzend).

Verder is een afwijkingsbevoegdheid opgenomen voor het college van burgemeester en wethouders (paragraaf 4.3).

Parkeerbalans

Indien uit de parkeervraag blijkt dat er voor de nieuwe ontwikkeling onvoldoende mogelijkheden zijn om op eigen terrein of in het openbaar gebied grenzend aan het initiatief te voldoen aan de gestelde parkeernorm, dan kan eventueel in de omgeving van de ontwikkeling gekeken worden of hier capaciteit beschikbaar is of kan worden gecreëerd om in de resterende vraag te voorzien.

De mogelijkheid tot gecombineerd gebruik binnen een gebied hangt af van:

- de functies waaruit het initiatief bestaat;
- de functies in de omgeving;
- de mate van openbaarheid van de parkeervoorzieningen;
- de loopafstanden van de parkeervoorzieningen naar de bestemming.

Combinatie van functies binnen é én initiatief

Bij een ontwikkeling waarbij meerdere nieuwe functies binnen een plangebied zijn voorzien, dient altijd met een parkeerbalans te worden onderzocht of een gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen mogelijk is.

Vaak blijkt dat het niet noodzakelijk is om in een bepaald gebied de som van de vraag naar parkeerplaatsen van de afzonderlijke functies aan te leggen, maar slechts een deel daarvan. Door met dubbelgebruik van parkeerplaatsen voor de diverse functies rekening te houden, kan de parkeervraag voor een initiatief lager uitvallen dan wanneer deze enkel op basis van de parkeerkencijfers per functie wordt bepaald. Omdat niet alle parkeerders op alle momenten en dagen van de week aanwezig zijn, kan door middel van aanwezigheidspercentages per functie en dagdeel (zie bijlage 3) worden bepaald in hoeverre van dubbelgebruik sprake is.

Combinatie van functies in de omgeving

Bij een ontwikkeling waarbij één nieuwe functie binnen een plangebied is voorzien, en waarbij blijkt dat niet kan worden voldaan aan de parkeernorm die voorkomt uit de parkeerkencijfers, kan in de omgeving gekeken worden of hier capaciteit beschikbaar is. In dat geval moet het gebied waarvoor met toepassing van de kencijfers de parkeernorm wordt bepaald worden vergroot, zodat mogelijk gebruik kan worden gemaakt van een overcapaciteit in de omgeving. Hierbij kunnen zich twee situaties voordoen:

- de nieuwe functie die is voorzien, is hetzelfde als de naastgelegen functie(s) (bijvoorbeeld wonen naast wonen);
- de nieuwe functie die is voorzien is anders dan de naastgelegen functie(s) (bijvoorbeeld wonen naast maatschappelijk).

In het eerste geval dient gekeken te worden of er bij de naastgelegen functie(s) sprake is van overcapaciteit, uitgaande van de voor die functie gehanteerde parkeerkencijfers. In het tweede geval kan - gebruikmakend van de hiervoor genoemde parkeerbalans - worden gekeken in hoeverre met een gecombineerd gebruik van parkeervoorzieningen in de parkeerbehoefte kan worden voorzien voor deze functies.

Openbaarheid van parkeervoorzieningen

In hoeverre bij een combinatie van functies gebruik gemaakt kan worden van aanwezige parkeercapaciteit hangt af van de mate van openbaarheid van de parkeervoorzieningen. Indien parkeervoorzieningen in het openbaar gebied zijn gelegen op gronden in eigendom van de gemeente zijn deze voor een ieder beschikbaar en kan van een mogelijke overcapaciteit die hier beschikbaar is gebruik gemaakt worden. Indien de parkeervoorzieningen niet openbaar beschikbaar zijn, kan eventueel door middel van contractuele afspraken met de eigenaar over het (openbaar) beschikbaar stellen van (een deel van) de parkeervoorzieningen, ook met deze capaciteit rekening worden gehouden.

Loopafstanden

Als maat voor de situering van de parkeerplaatsen ten opzichte van de functies kan de acceptabele loopafstand tussen de parkeerplaatsen en het bestemmingsadres dienen. De acceptatie van die loopafstand hangt af van de parkeerduur en het motief van het bezoek aan het bestemmingsadres. De acceptatie van loopafstanden vertoont marges, evenals de parkeerkencijfers. Deze marges worden onder andere bepaald door:

- de aantrekkelijkheid van de looproute;
- de concurrentiekracht van de alternatieven.

In bijlage 4 zijn de acceptabele loopafstanden voor de hoofdfuncties opgenomen.

Berekeningsmethodiek

Onderstaand wordt door middel van twee voorbeelden duidelijk gemaakt op welke manier - gebruik makend van voornoemde parkeerbalans - de norm dient te worden bepaald.

Voorbeeld 1 :

Op een inbreidingslocatie in een bestaande woonwijk is de realisatie van 10 rijwoningen voorzien (parkeernorm 2,0). De parkeervraag is daarmee 20 parkeerplaatsen. Binnen het plangebied en aangrenzend openbaar gebied kunnen 16 parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Dit is dus 4 parkeerplaatsen te weinig. Indien in de naastgelegen bestaande woonwijk meer parkeercapaciteit beschikbaar is dan volgens de parkeernorm vereist is, kan van deze overcapaciteit gebruik worden gemaakt. Dit is het geval wanneer voor 10 woningen die gelegen zijn binnen een aanvaardbare loopafstand (100 meter) meer dan de vereiste 20 parkeerplaatsen aanwezig zijn. Om te voorzien in de benodigde parkeervraag van de nieuwe ontwikkeling is een overcapaciteit van tenminste 4 parkeerplaatsen noodzakelijk.

Voorbeeld 2:

Op een locatie naast een functie met parkeergelegenheid in het openbaar gebied (bijvoorbeeld een supermarkt) is de realisatie van 10 rijwoningen voorzien (parkeernorm 2,0). De parkeervraag is daarmee 20 parkeerplaatsen. Binnen het plangebied en aangrenzend openbaar gebied kunnen 15 parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Dit is dus 5 parkeerplaatsen te weinig. Omdat het hier nu om een combinatie van functies gaat (namelijk wonen en een andere functie) kan bij het vaststellen van de totale parkeervraag door middel van aanwezigheidspercentages per functie en dagdeel worden bepaald in hoeverre van dubbelgebruik sprake is (zie bijlage 3).

Aanleg parkeerplaatsen in de openbare ruimte

Wanneer de mogelijkheid niet aanwezig is om de parkeerdruk op te vangen op eigen terrein of aangrenzend openbaar gebied dan wel met de bestaande (openbare) parkeerplaatsen in de omgeving, kan onderzocht worden of er mogelijkheden zijn om parkeerplaatsen in de openbare ruimte aan te leggen. Bij het bepalen van de eventuele locatie moet rekening gehouden worden met:

- de eerder genoemde aan te houden acceptabele loopafstanden;
- de kwaliteit van de omgeving, welke niet ten koste mag gaan van de aanleg van parkeerplaatsen.

De kosten voor het realiseren van deze openbare parkeerplaatsen komen geheel ten laste van de initiatiefnemer. Hiervoor betaalt de initiatiefnemer een bedrag (per parkeerplaats) aan de gemeente, waarbij de gemeente de verplichting aangaat om het benodigde aantal parkeerplaatsen te realiseren. In een privaatrechtelijke overeenkomst tussen initiatiefnemer en gemeente worden de afspraken vastgelegd, waarbij ook afspraken worden gemaakt over het moment waarop de parkeerplaatsen moeten zijn aangelegd. Een sjabloon van deze overeenkomst is terug te vinden als bijlage 6.

Het aantal parkeerplaatsen waarvoor een bijdrage verschuldigd is, wordt vastgesteld door het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein of aangrenzend openbaar gebied en de te gebruiken parkeerplaatsen in bestaand (openbaar) gebied in de omgeving in mindering te brengen op de totale parkeervraag zoals bepaald op grond van de parkeerkcijfers en de berekeningsmethodieken uit hoofdstuk 3 en paragraaf 4.1. Per parkeerplaats dient een bijdrage te worden betaald (door de initiatiefnemer). De te betalen bijdrage per parkeerplaats is als volgt opgebouwd:

- gemiddelde grondkosten per parkeerplaats:
 - voor woonwijken: € 2.100,00 of
 - voor bedrijventerreinen: € 1.200,00;
- aanlegkosten: € 1.050,00 per parkeerplaats (exclusief btw).

Afwijkingsbevoegdheid

Wanneer een initiatiefnemer niet kan voldoen aan de eis om het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein of in het aangrenzend openbaar gebied te realiseren en er in de openbare ruimte ook geen mogelijkheden zijn, kan het college van burgemeester en wethouders besluiten van de parkeernorm(en) in deze nota af te wijken.

In specifieke gevallen kan onder de volgende voorwaarden een afwijkende parkeernorm worden gehanteerd:

- Het betreft een parkeernorm die is gebaseerd op de CROW-kcijfers waarbij een forse marge in acht moet worden genomen, zoals aangegeven bij de tabellen in bijlage 2;
- Het bouwplan moet al zodanig specifiek zijn, dat goed onderbouwd kan worden waarom een andere norm wordt gehanteerd. Een goede onderbouwing bevat tenminste een motivering waarom het vereiste aantal parkeerplaatsen niet gerealiseerd wordt.

Referenties aan vergelijkbare situaties uit de praktijk leveren een betekenisvolle bijdrage aan de afweging. Eventuele maatregelen worden vastgelegd in de benodigde omgevingsvergunning of zo nodig in een (privaatrechtelijke) overeenkomst.

Parkeerrichtlijnen fiets

Het kenniscentrum Fietsberaad heeft samen met Goudappel Coffeng in 2010 een landelijk onderzoek naar de behoefte van het aantal fietsparkeerplaatsen gehouden. Het doel hiervan was om betrouwbare richtlijnen voor het aantal fietsparkeerplaatsen te bepalen. Dit onderzoek is in twee stappen uitgevoerd:

1. een theoretische benadering die vergelijkbaar is met de bepaling van de norm voor het aantal autoparkeerplaatsen;
2. een toets aan de praktijk.

In CROW-publicatie 317 'Kcijfers parkeren en verkeersgeneratie' zijn de actuele fietsparkeerkcijfers opgenomen.

De fietsparkeerkcijfers bestaan uit een kcijfer dat is gebaseerd op een gemeente met een gemiddeld fietsgebruik. Ervaringen uit de Reimerswaalse praktijk bieden voldoende aanknopingspunten om voor het fietsparkeren aan te sluiten bij dit kcijfer en dit als richtlijn te hanteren.

In bijlage 5 zijn de tabellen met de in Reimerswaal te hanteren fietsparkeerkcijfers opgenomen. Deze gelden voor solitaire functies en zijn dus niet geschikt voor gebieden met grote menging van functies, zoals winkelgebieden. Uitgangspunt is dat bij een initiatief op eigen terrein voldoende fietsparkeerplaatsen worden gerealiseerd, conform de kcijfers uit de tabellen. Daarmee is er dus geen mogelijkheid om fietsparkeren te faciliteren in het openbaar gebied. Alleen met instemming van het college van burgemeester en wethouders kan afgeweken worden van bovenstaand principe. De hiermee gemoeide aanlegkosten komen voor rekening van de initiatiefnemer.

Bijlage 1: Begrenzing deelgebieden

De bijgevoegde bijlagen tonen de begrenzing van de deelgebieden bestaand uit de dorpskernen Yerseke, Kruiningen, Hansweert, Krabbendijke, Waarde, Oostdijk en Rilland. Tevens zijn de bedrijventerreinen Nishoek (Kruiningen) en De Poort (Rilland) weergegeven. Voor de kern Yerseke is daarnaast het centrumgebied gevisualiseerd. Het grondgebied van de gemeente dat buiten de begrensde gebieden is gelegen, wordt bestempeld als buitengebied.

Bijlage 2: Parkeer kencijfers auto

Definities

- bvo: bruto vloeroppervlak, het totale vloeroppervlak binnen de buitenmuren inclusief alle verdiepingen.
- vvo: verkoopvloeroppervlak ofwel winkelvloeroppervlak.
- omrekenformule: voor winkels is het bvo gemiddeld 1,25 maal het winkeloppervlak.
- arbeidsplaats: maximaal aantal gelijktijdig aanwezige werknemers.

Wonen

Voor grondgebonden koop- en huurwoningen hanteert het CROW een indeling naar bebouwingstypologie. Voor niet-grondgebonden koop- en huurwoningen hanteert het CROW een indeling naar prijsklasse (duur, midden en goedkoop).

Wonen	Yerseke		Overige ker- nen	Buiten-ge- bied	Aandeel bezoekers	Eenheid per
	Centrum	Rest bebouwde kom	Rest bebouwde kom			
Koop, vrijstaand	1,8	2,3	2,3	2,4	0,3 pp/woning	woning
Koop, 2 onder 1 kap	1,7	2,2	2,2	2,2	0,3 pp/woning	woning
Koop, tussen/hoek	1,5	2,0	2,0	2,0	0,3 pp/woning	woning
Koop, etage, duur	1,6	2,1	2,1	2,1	0,3 pp/woning	woning
Koop, etage, midden	1,4	1,9	1,9	1,9	0,3 pp/woning	woning
Koop, etage, goedkoop	1,3	1,6	1,6	1,6	0,3 pp/woning	woning
Huurhuis, vrije sector	1,5	2,0	2,0	2,0	0,3 pp/woning	woning
Huurhuis, sociale huur	1,3	1,6	1,6	1,6	0,3 pp/woning	woning
Huur, etage, duur	1,4	1,9	1,9	1,9	0,3 pp/woning	woning
Huur, etage, midden	1,1	1,4	1,4	1,4	0,3 pp/woning	woning
Huur, etage, goedkoop	1,1	1,4	1,4	1,4	0,3 pp/woning	woning
Serviceflat/aanleunwoning	1,1	1,2	1,2	1,2	0,3 pp/woning	woning
Kamerverhuur, zelfstandig (niet studenten)	0,6	0,7	0,7	0,7	0,2 pp/woning	kamer
Kamerverhuur, studenten, niet zelfstandig	0,3	0,3	0,3	0,3	0,2 pp/woning	kamer
Huisvesting arbeidsmigranten	0,5	0,5	0,5	0,5	-	persoon

Verklaring

Serviceflat/aanleunwoning: zelfstandige woning met beperkte zorgvoorziening.

Parkeren eigen terrein

In de praktijk wordt niet alle beschikbare parkeergelegenheid op eigen terrein als zodanig benut. Daarom worden de volgende berekeningsaantallen aangehouden voor de mate waarin parkeren op eigen terrein wordt meegeteld aan de aanbodzijde. Deze zijn een afgeleide van de waarden zoals opgenomen in CROW-publicatie 317. De afmetingen zijn aangescherpt zodat de parkeerplaatsen een zodanige afmeting krijgen dat deze ook daadwerkelijk gebruikt kunnen worden als parkeerplaats.

Rekenwaarden	Theoretisch aantal	Berekenings- aantal	Opmerking afmeting
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	oprit min. 5,0 meter diep
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	oprit min. 10,5 meter diep
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	oprit min. 5,0 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	oprit min. 10,5 meter diep
Garage met dubbele oprit	3	1,8	oprit min. 5,0 meter breed

Detailhandel

In onderstaande tabel zijn per voor Reimerswaal relevante detailhandelsfunctie de parkeernormen aangegeven. Onder de tabel staan de functies gedefinieerd.

Het aandeel bezoekers staat voor het percentage of aantal bezoekers waarmee in het kencijfer rekening is gehouden. Het weergegeven parkeerkencijfer is dus inclusief bezoekersparkeren.

Detailhandel	Yerseke		Overige ker- nen Rest bebouwde kom	Buiten-ge- bied	Aandeel bezoekers	Eenheid per
	Centrum	Rest bebouwde kom				
Buurtsupermarkt	2,3	4,1	4,1	n.v.t.	89%	100 m ² bvo
Discountsupermarkt	3,7	7,5	7,5	n.v.t.	96%	100 m ² bvo
Fullservicesupermarkt laag en mid- dellaag prijsniveau)	3,6	6,2	6,2	n.v.t.	93%	100 m ² bvo
Fullservicesupermarkt middelhoog en hoog prijsniveau)	4,1	5,6	5,6	n.v.t.	93%	100 m ² bvo
Groothandel in levensmiddelen	n.v.t.	7,1	7,1	n.v.t.	80%	100 m ² bvo
Buurt- en dorpscentrum	n.v.t.	4,0	4,0	n.v.t.	72%	100 m ² bvo
Kringloopwinkel	n.v.t.	2,0	2,0	2,3	89%	100 m ² bvo
Woonwarenhuis/ woonwinkel	1,3	2,0	2,0	2,0	91%	100 m ² bvo
Overige detailhandel	1,3	2,0	2,0	2,0	91%	100 m ² bvo
Bouwmarkt	2,5	2,5	2,5	2,5	87%	100 m ² bvo
Tuincentrum	n.v.t.	2,7	2,7	2,9	89%	100 m ² bvo
Groencentrum	n.v.t.	2,7	2,7	2,9	89%	100 m ² bvo

Verklaring

- Buurtsupermarkt: kleinere supermarkt (kleiner dan 600 m² winkelvloeroppervlak) (bijvoorbeeld Spar Hansweert).
- Discountsupermarkt: relatief laag prijsniveau en serviceniveau, beperkt assortiment (bijvoorbeeld Aldi).
- Fullservice supermarkt (laag en middellaag prijsniveau): relatief laag prijsniveau, middelmatig serviceniveau, uitgebreid assortiment, vaak meer dan 1.000 m² winkelvloeroppervlak (bijvoorbeeld Emté en Jumbo).
- Fullservice supermarkt (middelhoog en hoog prijsniveau): hoog prijs- en serviceniveau, uitgebreid assortiment, vaak meer dan 1.000 m² winkelvloeroppervlak (bijvoorbeeld Albert Heijn).
- Groothandel in levensmiddelen: meestal een grootschalige detailhandelsvestiging op een industrieterrein aan de rand van een stad (bijvoorbeeld Makro, Hanos en Sligro).
- Woonwarenhuis/woonwinkel (overig): het betreft grootschalige detailhandelszaken die een breed assortiment voeren met betrekking tot het inrichten van woningen in de breedste zin van het woord. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om meubels, verf, behang, accessoires en verlichting. Voorbeelden van dergelijke woonwinkels zijn Kwantum, Profijtmeubel, Trendhopper, Leen Bakker en het regionaal bekende TMC. In verband met het ontbreken van praktijkgegevens wordt aangeraden deze kencijfers ook te gebruiken voor meer gespecialiseerde grootschalige woonwinkels die zich toeleggen op keukens, zonwering, verlichting, bedden, enzovoort.
- Overige detailhandel: het betreft kleine en middelgrote detailhandelsbedrijven in zowel dagelijkse als niet-dagelijkse goederen die veelal in de bebouwde kom gevestigd zijn. Voorbeelden van dergelijke winkels zijn: bakkerijen, slagers, drogisterijen, bruin- en witgoedzaken, elektronicazaken, kleding- en schoenenwinkels, enzovoort.
- Tuincentrum (inclusief buitenruimte): het betreft de middelgrote en grootschalige detailhandelsvestigingen (> 1.000 m² wvo) in (perifeer) stedelijk gebied of het buitengebied. Er worden in deze centra ook aanverwante artikelen verkocht, zoals dierartikelen, seizoensartikelen (zoals kerstversiering), accessoires en decoratiemateriaal voor in huis. De buitenruimte is verkoopruimte (voor klanten toegankelijk).
- Groencentrum (inclusief buitenruimte): het betreft kleinere tuincentra (< 2.000 m² wvo) die liggen in (perifeer) stedelijk gebied of het buitengebied. Er worden in beperkte mate aanverwante artikelen verkocht (alleen aan groen gerelateerde zaken, zoals tuingereedschap, materiaal ten behoeve van klein tuinonderhoud en groengerelateerde decoraties). Er worden geen seizoensartikelen (zoals kerstversiering) verkocht. Groencentra zijn meestal kleinere bedrijven met als achtergrond een hoveniersbedrijf of plantenkwekerij, die fungeren als lokaal tuincentrum. De buitenruimte is verkoopruimte (voor klanten toegankelijk).

Opmerking

- Woonwarenhuis: kengetallen gebaseerd op vestiging van circa 25.000 m² bvo.
- Tuincentrum en groencentrum: oppervlakte inclusief buitenruimte.

Werken

In onderstaande tabel zijn per type bedrijf de parkeernormen aangegeven. Het aandeel bezoekers staat voor het percentage of aantal bezoekers waarmee in het kencijfer rekening is gehouden. Het weergegeven parkeerkencijfer is dus inclusief bezoekersparkeren.

Werk en	Yerseke		Overige ker- nen Rest bebouwde kom	Buiten-ge- bied	Aandeel bezoekers	Eenheid per
	Centrum	Rest bebouwde kom				
Kantoor (zonder baliefunctie)	1,9	2,6	2,6	2,6	5%	100 m ² bvo
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	2,5	3,6	3,6	3,6	20%	100 m ² bvo
Bedrijf arbeidsintensief/ bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	1,6	2,4	2,4	2,4	5%	100 m ² bvo
Bedrijf arbeidsextensief/ bezoekersextensief (loods, opslag, transport- bedrijf)	0,7	1,1	1,1	1,1	5%	100 m ² bvo
Bedrijfsverzamelgebouw	1,4	2,0	2,0	2,0	-	100 m ² bvo

Opmerking

- Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief: exclusief vrachtwagenparkeren.
- Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief: exclusief vrachtwagenparkeren.
- Bedrijfsverzamelgebouw: gelijkwaardige mix van kantoren (zonder baliefunctie), arbeidsextensieve en arbeidsintensieve bedrijven.
- De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor de realisatie van voldoende parkeerplaatsen voor vrachtwagens en voor laden en lossen.

Onderwijs

In onderstaande tabel zijn per voor Reimerswaal relevante onderwijsfunctie de parkeernormen aangegeven. Onderstaande kencijfers voor kinderdagverblijven en basisscholen zijn exclusief de parkeerdruk die het gevolg is van het brengen en halen van kinderen. Hiervoor heeft het CROW een systematiek ontwikkeld waarmee de parkeerdruk berekend kan worden.

Voor een middelbare school geldt dat bezoekers voor het bepalen van de parkeerkencijfer zijn aangemerkt als leerlingen.

Onderwijs	Yerseke		Overige ker- nen Rest bebouwde kom	Buiten-ge- bied	Aandeel bezoekers	Eenheid per
	Centrum	Rest bebouwde kom				
Kinderdagverblijf	1,0	1,4	1,4	1,5	0%	100 m ² bvo
Basisonderwijs	0,8	0,8	0,8	0,8	0%	leslokaal
Middelbare school	3,7	4,9	4,9	4,9	11%	100 leerlingen

Rekenmethode brengen & halen basisonderwijs en kinderdagverblijf

Op www.crow.nl is in het rekenprogramma 'Parkeren en verkeer' een rekensystematiek opgenomen voor het berekenen van de parkeerdruk door halen en brengen bij kinderdagverblijven en basisscholen.

Deze is hieronder weergegeven:

- groepen 1 t/m 3: aantal leerlingen x % leerlingen met auto x 0,5 x 0,75
- groepen 4 t/m 8: aantal leerlingen x % leerlingen met auto x 0,25¹ x 0,85²;
- kinderdagverblijf: aantal opvangkinderen x % opvangkinderen met auto x 0,25¹ x 0,75².

Opmerking

Het percentage leerlingen (kinderen) dat wordt gebracht en gehaald ligt tussen de 1% en 60%. Dit is onder meer afhankelijk van:

- stedelijkheidsgraad (gebied om de locatie);
- stedelijke zone (waar de locatie ligt);
- 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: 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.

Sport , c ultuur en ontspanning

In onderstaande tabel zijn per functie de parkeernormen aangegeven. De cursief gedrukte functies zijn op dit moment niet relevant voor Reimerswaal, maar kunnen voor de toekomst niet geheel worden uitgesloten. Voor een uitgebreide omschrijving van de functies wordt verwezen naar de CROW-publicatie 317.

Het aandeel bezoekers staat voor het percentage of aantal bezoekers waarmee in het kencijfer rekening is gehouden. Het weergegeven parkeerkencijfer is dus inclusief bezoekersparkeren.

Sport, cultuur en ontspanning	Yerseke		Overige ker- nen	Buiten-ge- bied	Aandeel bezoekers	Eenheid per
	Centrum	Rest bebouwde kom	Rest bebouwde kom			
Dorpshuis	4,0	4,0	4,0	n.v.t.	95%	100 m ² bvo
Bibliotheek	0,5	1,2	1,2	1,4	97%	100 m ² bvo
Museum*	0,6	1,1	1,1	n.v.t.	95%	100 m ² bvo
Bioscoop	3,2	11,2	11,2	13,7	94%	100 m ² bvo
Filmtheater/filmhuis	2,6	7,9	7,9	9,9	97%	100 m ² bvo
Theater/schouwburg	7,4	9,8	9,8	12,0	87%	100 m ² bvo
Bowlingcentrum	1,6	2,8	2,8	2,8	89%	bowling baan
Biljart-/snookercentrum	0,9	1,4	1,4	1,8	87%	tafel
Dansstudio	1,6	5,5	5,5	7,4	93%	100 m ² bvo
Fitnessstudio/sportschool	1,4	4,8	4,8	6,5	87%	100 m ² bvo
Fitnesscentrum	1,7	6,3	6,3	7,4	90%	100 m ² bvo
Wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)	n.v.t.	9,3	9,3	10,3	99%	100 m ² bvo
Sauna, hammam	2,5	6,7	6,7	7,3	99%	100 m ² bvo
Sporthal	1,6	2,9	2,9	3,5	96%	100 m ² bvo
Sportzaal	1,2	2,9	2,9	3,6	94%	100 m ² bvo
Tennishal	0,3	0,5	0,5	0,5	87%	100 m ² bvo
Squashhal	1,6	2,7	2,7	3,2	84%	100 m ² bvo
Zwembad overdekt	n.v.t.	11,5	11,5	13,3	97%	100 m ² opp. bassin
Zwembad openlucht	n.v.t.	12,9	12,9	15,8	99%	100 m ² opp. bassin
Sportveld*	20,0	20,0	20,0	20,0	95%	hectare netto terrein
Jachthaven*	0,6	0,6	0,6	0,6	-	ligplaats
Golfbaan (18 holes)	n.v.t.	96,0	96,0	118,3	98%	18 holes, 60 ha
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), gemiddeld en kleiner	3,2	4,7	4,7	5,1	97%	100 m ² bvo
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), groot	3,7	5,6	5,6	6,1	98%	100 m ² bvo
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), zeer groot	4,0	5,9	5,9	6,4	98%	100 m ² bvo
Kinderboerderij (stadsboerderij)*	n.v.t.	22,5	22,5	n.v.t.	-	per gemiddelde boerderij
Manege (paardenhouderij)*	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,4	90%	box
Volkstuin	n.v.t.	1,4	1,4	1,5	100%	10 tuinen

* van deze functies kunnen slechts globale parkeerkencijfers gegeven worden. Bij het toepassen van deze cijfers moet een forse marge in acht worden genomen.

Horeca en (verblijfs)recreatie

In onderstaande tabel zijn per functie de parkeernormen aangegeven. De cursief gedrukte functie is op dit moment niet relevant voor Reimerswaal, maar kan voor de toekomst niet geheel worden uitgesloten. Voor een omschrijving van de functies wordt verwezen naar de CROW-publicatie 317.

Het aandeel bezoekers staat voor het percentage of aantal bezoekers waarmee in het kencijfer rekening is gehouden. Het weergegeven parkeerkencijfer is dus inclusief bezoekersparkeren. Voor een camping geldt dat het parkeerkencijfer exclusief 10% voor gasten van bezoekers is.

Horeca en (verblijfs)recreatie	Yerseke		Overige ker- nen	Buiten-ge- bied	Aandeel bezoekers	Eenheid per
	Centrum	Rest bebouwde kom	Rest bebouwde kom			
Camping (kampeerterrein)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1,2	90%	standplaats
Bungalowpark (huisjescomplex)	n.v.t.	1,7	1,7	2,1	91%	bungalow
1* Hotel	0,4	2,5	2,5	4,5	77%	10 kamers
2* Hotel	1,5	4,3	4,3	6,3	80%	10 kamers
3* Hotel	2,2	5,2	5,2	6,8	77%	10 kamers
4* Hotel	3,5	7,5	7,5	9,0	73%	10 kamers
5* Hotel	5,5	11,0	11,0	12,6	65%	10 kamers
Café/bar/cafetaria*	6,0	7,0	7,0	n.v.t.	90%	100 m ² bvo
Restaurant*	11,0	15,0	15,0	n.v.t.	80%	100 m ² bvo
Discotheek	7,0	20,9	20,9	20,8	99%	100 m ² bvo

* van deze functies kunnen slechts globale parkeercijfers gegeven worden. Bij het toepassen van deze cijfers moet een forse marge in acht worden genomen.

Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen

In onderstaande tabel zijn per functie de parkeernormen aangegeven. De cursief gedrukte functie is op dit moment niet relevant voor Reimerswaal, maar kan voor de toekomst niet geheel worden uitgesloten. Voor een omschrijving van de functies wordt verwezen naar de CROW-publicatie 317.

Het aandeel bezoekers staat voor het percentage of aantal bezoekers waarmee in het kencijfer rekening is gehouden. Het weergegeven parkeercijfer is dus inclusief bezoekersparkeren. De parkeercijfers voor een verpleeg- en verzorgingstehuis zijn inclusief parkeren voor personeel.

Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen	Yerseke		Overige ker- nen	Buiten- gebied	Aandeel bezoekers	Eenheid per
	Centrum	Rest bebouwde kom	Rest bebouwde kom			
Huisartsenpraktijk (-centrum)	2,3	3,3	3,3	3,3	57%	behandelkamer
Apotheek	2,4	3,4	3,4	n.v.t.	45%	apothek
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	1,4	2,0	2,0	2,0	57%	behandelkamer
Consultatiebureau	1,5	2,1	2,1	2,2	50%	behandelkamer
<i>Consultatiebureau voor ouderen</i>	<i>1,3</i>	<i>2,0</i>	<i>2,0</i>	<i>2,2</i>	<i>38%</i>	<i>behandelkamer</i>
Tandartsenpraktijk (-centrum)	1,7	2,6	2,6	2,7	47%	behandelkamer
Gezondheidscentrum	1,7	2,5	2,5	2,5	55%	behandelkamer
<i>Crematorium</i>	<i>n.v.t.</i>	<i>30,1</i>	<i>30,1</i>	<i>30,1</i>	<i>99%</i>	<i>(deels) gelijktijdige plechtigheid</i>
Begraafplaats	n.v.t.	31,6	31,6	31,6	97%	(deels) gelijktijdige plechtigheid
Religiegebouw*	0,2	0,2	0,2	n.v.t.	-	zitplaats
Verpleeg- en verzorgingstehuis*	0,6	0,6	0,6	n.v.t.	60%	wooneenheid

* van deze functies kunnen slechts globale parkeercijfers gegeven worden. Bij het toepassen van deze cijfers moet een forse marge in acht worden genomen.

Bijlage 3: Dubbelgebruik

Niet alle parkeerders zijn op alle momenten en dagen van de week aanwezig. Het CROW heeft hiervoor aanwezigheidspercentages bepaald. Met deze percentages kan worden bepaald in hoeverre van dubbelgebruik sprake is. Bij realisatie van meerdere verschillende functies die gezamenlijk van dezelfde parkeervoorzieningen gebruik maken, kan dan met een lager aantal parkeerplaatsen worden volstaan.

Aanwezigheid per dagdeel naar functie	Werkdag					Zaterdag		Zondag- middag
	Ochtend	Middag	Avond	Koop- avond	Nacht	Middag	Avond	
Woningen bewoners	50	50	90	80	100	60	80	70
Woningen bezoekers	10	20	80	70	0	60	100	70
Kantoren/bedrijven	100	100	5	5	0	0	0	0
Commerciële dienstverlening	100	100	5	75	0	0	0	0
Detailhandel	30	60	10	75	0	100	0	0
Grootschalige detailhandel	30	60	70	80	0	100	0	0
Supermarkt	30	60	40	80	0	100	40	0
Sportfuncties binnen	50	50	100	100	0	100	100	75
Sportfuncties buiten	25	25	50	50	0	100	25	100
Bioscoop/theater/ podium/enz.	5	25	90	90	0	40	100	40
Sociaal medisch: arts/ maatschap/therapeut/ consultatiebureau	100	75	10	10	0	10	10	10
Religiegebouw	0	0	20	0	0	0	20	100*
Verpleeg- en verzorgingstehuis/ aanleunwoning/ verzorgingsflat	50	50	100	100	25	100	100	100
Dagonderwijs	100	100	0	0	0	0	0	0
Avondonderwijs	0	0	100	100	0	0	0	0

* aanwezigheidspercentage geldt tevens voor zondagmorgen en -avond.

Bijlage 4 : Loopafstanden

In onderstaande tabel zijn acceptabele loopafstanden voor de hoofdfuncties opgenomen.

Hoofdfunctie	Acceptabele loopafstanden
--------------	---------------------------

Wonen	100 meter
Winkelen	200-600 meter
Werken	200-800 meter
Ontspanning	100 meter
Gezondheidszorg	100 meter
Onderwijs	100 meter

Bijlage 5 : Parkeer kencijfers fiets

Kantoor	Yerseke		Overige kernen		Buitengebied	Eenheid per
	Centrum	Rest bebouwde kom	Rest bebouwde kom	Rest bebouwde kom		
Kantoor (personeel)	1,7	1,2	1,2	0,7	100 m ² bvo	
Kantoor met balie (bezoekers)	5,0	5,0	5,0	5,0	balie	

Opmerking

•Kantoor met balie (bezoekers): 10 fietsparkeerplaatsen bij 1 balie, bij elke volgende balie, 5 fietsparkeerplaatsen extra.

Scholen	Schoolgrootte	Yerseke		Overige kernen		Buitengebied	Eenheid per
		Centrum	Rest bebouwde kom	Rest bebouwde kom	Rest bebouwde kom		
Basisschool (leerlingen)	< 250 leerlingen	4,3	4,3	4,3	n.v.t.	10 leerlingen	
	250 tot 500	5,0	5,0	5,0	n.v.t.		
	> 500 leerlingen	6,2	6,2	6,2	n.v.t.		
Basisschool (medewerkers)		0,4	0,4	0,4	n.v.t.	10 leerlingen	
Middelbare school (leerlingen)		14,0	14,0	14,0	n.v.t.	100 m ² bvo	
Middelbare school (medewerkers)		0,6	0,4	0,4	n.v.t.	100 m ² bvo	

Winkelen en boodschappen	Yerseke		Overige kernen		Buitengebied	Eenheid per
	Centrum	Rest bebouwde kom	Rest bebouwde kom	Rest bebouwde kom		
Winkelcentrum	2,7	2,7	2,7	n.v.t.	100 m ² bvo	
Supermarkt	2,9	2,9	2,9	n.v.t.	100 m ² bvo	
Bouwmarkt	0,25	0,25	0,25	n.v.t.	100 m ² bvo	
Tuincentrum	0,4	0,4	0,4	0,1	100 m ² bvo	

Horeca en verblijfsrecreatie	Yerseke		Overige kernen		Buitengebied	Eenheid per
	Centrum	Rest bebouwde kom	Rest bebouwde kom	Rest bebouwde kom		
Restaurant (eenvoudig)	18,0	18,0	18,0	15,0	100 m ² bvo	
Restaurant (luxe)	4,0	4,0	4,0	4,0	100 m ² bvo	

Opmerking

•Restaurant (eenvoudig): bijv. pannenkoekenhuis. Terras meetellen.

Gezondheidszorg en maatschappelijke voorzieningen	Yerseke		Overige kernen		Buitengebied	Eenheid per
	Centrum	Rest bebouwde kom	Rest bebouwde kom	Rest bebouwde kom		
Apotheek (bezoekers)	7,0	7,0	7,0	n.v.t.	locatie	
Apotheek (medewerkers)	4,0	4,0	4,0	n.v.t.	locatie	
Begraafplaats/crematorium	5,0	5,0	5,0	n.v.t.	plechtigheid	
Gezondheidscentrum (bezoekers)	1,3	1,3	1,3	n.v.t.	100 m ² bvo	
Gezondheidscentrum (medewerkers)	0,4	0,4	0,4	n.v.t.	100 m ² bvo	
Religiegebouw	40,0	40,0	40,0	n.v.t.	100 zitplaatsen	

Sport, cultuur en Ontspanning	Yerseke		Overige kernen		Buitengebied	Eenheid per
	Centrum	Rest bebouwde kom	Rest bebouwde kom	Rest bebouwde kom		
Bibliotheek	3,0	3,0	3,0	n.v.t.	100 m ² bvo	
Bioscoop	7,8	1,4	1,4	n.v.t.	100 m ² bvo	

Fitness	5,0	2,0	2,0	n.v.t.	100 m ² bvo
Museum	0,9	0,9	0,9	0,9	100 m ² bvo
Sporthal	2,5	2,5	2,5	n.v.t.	100 m ² bvo
Sportveld	61,0	61,0	61,0	61,0	ha netto terrein
Sportzaal	4,0	4,0	4,0	n.v.t.	100 m ² bvo
Evenement	32,0	32,0	32,0	32,0	100 bezoekers
Theater	24,0	18,0	18,0	n.v.t.	100 zitplaatsen
Zwembad (openlucht)	28,0	28,0	28,0	28,0	100 m ² bassin
Zwembad (overdekt)	20,0	20,0	20,0	20,0	100 m ² bassin

Openbaar vervoer	Yerseke		Overige kernen		Buitengebied	Eenheid per
	Centrum	Rest bebouwde kom	Rest bebouwde kom	Rest bebouwde kom		
Bushalte (bestaand)	uitgangspunt is het aantal fietsen op een werkdag om 11.00 uur					halte
Bushalte (nieuw)	5,0	5,0	5,0	5,0	3,0	halte
Carpoolplaats	n.v.t.	0,8	0,8	0,8	0,8	autoparkeerplaats

Opmerking

•Treinstations zijn niet opgenomen in de kencijfers. ProRail heeft gedetailleerd inzicht in de behoefte per station.

Bijlage 6 : Standaardovereenkomst parkeren

Partijen:

<Naam en vestigingsplaats initiatiefnemer>, ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door <naam> (als het een rechtspersoon betreft), hierna te noemen "de initiatiefnemer";
en

de gemeente Reimerswaal, ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer/mevrouw <naam>, hoofd van de afdeling <afdeling>, hierna te noemen "de gemeente";

overwegende:

- dat de initiatiefnemer voornemens is <xxxx> te realiseren op het perceel <xxxx>, plaatselijk bekend <xxxx> (adres invullen), kadastraal bekend gemeente <xxxx>, sectie <xxxx>, nummer <xxxx>, in <xxxx> (plaats);
- dat krachtens het bestemmingsplan <xxxx>, indien de omvang of de bestemming van een gebouw daartoe aanleiding geeft, ten behoeve van het parkeren of stallen van auto's in voldoende mate ruimte moet zijn aangebracht in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort (de parkeereis), dan wel in het openbaar gebied grenzend aan het initiatief;
- dat het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Reimerswaal, hierna te noemen "het college", op grond van het bepaalde in de parkeernota Reimerswaal <xxxx> nadere afspraken wil maken over de wijze waarop ten behoeve van het initiatief aan de parkeernorm kan worden voldaan;
- dat de parkeertoets met betrekking tot het onder overweging 1. genoemde initiatief leidt tot de eis van een te scheppen parkeergelegenheid ter grootte van <xxxx> parkeerplaatsen, aan welke eis het initiatief niet voldoet nu daarin <xxxx> parkeerplaatsen zijn opgenomen met als resultaat een tekort van <xxxx> parkeerplaatsen;

komen het volgende overeen:

Artikel 1 Verplichtingen initiatiefnemer

De initiatiefnemer verplicht zich de gemeente in staat te stellen in de voor het initiatief te verwachte parkeerbehoefte te voorzien. De initiatiefnemer betaalt hiervoor een geldsom aan de gemeente voor <xxxx> parkeerplaatsen, zoals die wordt bepaald aan de hand van het normbedrag zoals die op het moment van het aangaan van de overeenkomst geldt.

- Bij het aangaan van de overeenkomst geldt een bedrag van € <xxxx> (normbedrag invullen) per parkeerplaats. Het totaalbedrag bedraagt € <xxxx>.
- Het in het eerste lid genoemde bedrag dient te worden voldaan na het verlenen van de omgevingsvergunning voor de realisatie van het onder overweging 1 genoemde initiatief. De initiatiefnemer ontvangt hiervoor uiterlijk 2 weken na het verlenen van de omgevingsvergunning een factuur van de gemeente.
- Bij niet tijdige betaling van de aan de gemeente van de in lid 1 genoemde bedrag, komen de gerechtelijke en/of de buitengerechtelijke kosten van incasso voor rekening van de initiatiefnemer. In dat geval is de initiatiefnemer aan de gemeente rente verschuldigd gelijk aan de wettelijke rente, te rekenen vanaf de dag van opeisbaarheid.

Artikel 2 Verplichtingen gemeente

Bij tijdige betaling van het in artikel 1, lid 1 genoemde bedrag, verplicht de gemeente zich om binnen <xxxx> jaar (afhankelijk van het initiatief z.s.m.) na de datum van verlening van de omgevingsvergunning te voorzien in de behoefte aan voor openbaar gebruik bestemde parkeerplaatsen, gelijk aan het aantal parkeerplaatsen zoals genoemd in artikel 1, eerste lid, van deze overeenkomst, op het perceel kadastraal bekend als <xxxx>, zoals weergegeven op bijlage <xxxx> bij deze overeenkomst.

Artikel 3 Geen aanspraak op uitsluitend gebruik

De initiatiefnemer doet voor nu en voor de toekomst afstand van iedere aanspraak op het uitsluitend gebruik van de door de gemeente uit hoofde van deze overeenkomst aangelegde of aan te leggen parkeerplaatsen.

Artikel 4 Geen recht ontlenen op omgevingsvergunning

De initiatiefnemer kan aan het sluiten van deze overeenkomst niet het recht ontlenen dat de omgevingsvergunning voor de realisatie van het onder overweging 1 genoemde initiatief daadwerkelijk door de gemeente wordt verleend.

Artikel 5 Ontbinding overeenkomst

Deze overeenkomst wordt zonder rechterlijke tussenkomst ontbonden als de omgevingsvergunning voor de realisatie van het onder overweging 1 genoemde initiatief niet wordt verleend, in het kader van een bezwaar- of beroepsprocedure alsnog wordt geweigerd dan wel wordt ingetrokken. In geval van ontbinding van de overeenkomst wordt – indien van toepassing – het gestorte bedrag, inclusief de wettelijke rente, aan de initiatiefnemer gerestitueerd.

Artikel 6 Rechtsopvolging

De in deze overeenkomst opgenomen rechten en verplichtingen van de initiatiefnemer gaan over op diens rechtsopvolger.

Aldus opgemaakt in tweevoud en ondertekend op <xxxx> te Kruiningen.

De initiatiefnemer, De gemeente,

(naam en handtekening) (naam en handtekening)