Nota Parkeernormen

Inleiding
Er zijn twee aspecten met betrekking tot parkeernormen die aan herijking toe zijn, dan wel opnieuw dienen te worden vastgesteld. Enerzijds betreft het de inhoudelijke kant met betrekking tot de aanpassing van de hoogte van de parkeernormen en de diverse functies. Anderzijds is er een wettelijk/juridische reden om de parkeernormen, inclusief de beleidsregels omtrent ontheffingsmogelijkheden (inclusief parkeerfonds), opnieuw vast te stellen in een aparte Nota Parkeernormen.

Inhoudelijk
In november 2004 is de nota 'Parkeer- en Stallingsbeleid' vastgesteld door de gemeenteraad. Eén van de onderwerpen die hierin aan bod komen zijn parkeernormen. Deze zijn voor het eerst samen met het beleid door de gemeenteraad vastgesteld. In 2008 zijn daarnaast ook de beleidsregels omtrent ontheffing van de parkeernormen, inclusief het parkeerfonds, vastgesteld.

De parkeernormen zijn inmiddels echter al ruim 8 jaar oud en sindsdien is het autobezit en –gebruik in Nederland, en dus ook in Breda, sterk toegenomen. Gezien het toegenomen autobezit (en –gebruik) is aanscherping van onze parkeernormen dan ook aan de orde om niet achter te lopen op de landelijke trend (en die van andere gemeenten). Daarnaast is aanpassing van de normen ook noodzakelijk gezien de eventuele ruimtelijke en verkeerskundige gevolgen die te lage parkeernormen met zich mee kunnen brengen: overlast van parkeren in de openbare ruimte, onnodig zoekverkeer etc.

De ontheffingsmogelijkheden , inclusief het parkeerfonds, zijn inhoudelijk geen onderwerpen die aan herijking toe zijn omdat ze prima werken en voldoen aan de huidige situatie. Wel dienen de ontheffingsmogelijkheden inclusief parkeerfonds, samen met de parkeernormen, opnieuw te worden vastgesteld, vanwege juridische redenen met betrekking tot de nieuwe Wet Ruimtelijke Ordening (WRO, zie onder).

Wettelijk/Juridisch
De parkeernormen in deze nota hebben betrekking op nieuw- en verbouwplannen waarvoor een omgevingsvergunning verplicht is. Om te beoordelen of een vergunning verleend kan worden, toetst de gemeente de aanvraag voor een omgevingsvergunning op dit moment aan de bouwverordening en het bestemmingsplan. Daarnaast kan het college ontheffing verlenen van de parkeernormen. Hiervoor zijn beleidsregels opgesteld. In deze beleidsregels wordt aangegeven in welke gevallen ontheffing kan worden verleend van de parkeernorm. Het gehele stelsel van parkeernormen, ontheffing (inclusief parkeerfonds) is op dit moment gekoppeld aan toetsing op basis van de bouwverordening en daar zit het juridische probleem.

In het kader van de deregulering is namelijk vanuit het ministerie van Infrastructuur en Milieu aangestuurd op het laten verdwijnen van de Bouwverordening per 1 juli 2013. De onderwerpen die tot voor kort in de bouwverordening zijn opgenomen zijn thans deels opgenomen in het Bouwbesluit 2012 of in zogeheten NEN-normen.

Voor wat betreft de bepalingen van stedenbouwkundige aard zoals parkeren, dient te worden aangehaakt bij het bestemmingsplan en in het kader van de Omgevingswet op termijn mogelijk de Omgevingsverordening. Indien in het bestemmingsplan dan wel de verordening wordt verwezen naar de gemeentelijke parkeernota, dient deze nota wel aan bepaalde eisen te voldoen. De nota dient zowel het beleid met betrekking tot de toepassing en ontheffing van parkeernormen (inclusief parkeerfonds), en in een bijlage de te hanteren normen te bevatten.

Alleen als een Parkeernota het volledige parkeerbeleid bevat, is dit toetsbaar bij aanvragen om een omgevingsvergunning in het kader van de Wabo en (op termijn) de Omgevingswet.

Naast een verwijzing naar de meest recent vastgestelde parkeernota, wordt in het bestemmingsplan tevens de mogelijkheid geboden aan het college van burgemeester en wethouders om, indien deze Parkeernota wordt aangepast dan wel vervangen de meest recente van toepassing te verklaren.

Vanwege deze redenen wordt daarom ook opnieuw het beleid met betrekking tot de ontheffing van parkeernormen (inclusief parkeerfonds) vastgesteld.

***Let wel**: de inhoudelijke kant van de beleidsregels met betrekking tot de ontheffing van parkeernormen (inclusief parkeerfonds) staat niet ter discussie. Het gehele stelsel dient slechts opnieuw apart te worden vastgesteld in een Nota Parkeernormen.*

Beleidsregels toepassing parkeernormen

Doel parkeernormen
Iedere ruimtelijke functie (wonen, werken, winkelen) trekt een bepaalde hoeveelheid autoverkeer en genereert daarmee ook een bepaalde parkeerbehoefte. Een parkeernorm is een getal dat aangeeft hoeveel parkeerplaatsen voor een dergelijke functie nodig zijn per eenheid of oppervlakte. Er worden diverse doelen nagestreefd met parkeernormen. Eén van de doelen is bereikbaarheid. Voldoende parkeerplaatsen (vandaar de minimum normen) zijn nodig voor het economisch functioneren van diverse functies en een goede verkeersafwikkeling is hierbij eveneens van belang. Andere doelen, die hiermee samenhangen, zijn leefbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en veiligheid. Te weinig parkeerplaatsen betekent bijvoorbeeld dat op trottoirs of groenvoorzieningen wordt geparkeerd.

Toepassing parkeernormen
Uitgangspunt bij parkeernormen is dat per saldo de toegevoegde parkeerdruk die door een ontwikkeling wordt veroorzaakt, wordt gecompenseerd door aanleg van voldoende parkeerplaatsen op basis van die parkeernorm. Bij nieuwbouw, verbouw, functie-uitbreiding en/of functieverandering waarbij sprake is van een plicht tot aanvraag van een omgevingsvergunning, dient derhalve aan de parkeernorm te worden voldaan.

Wanneer bij sloop/nieuwbouw er geen extra bouwvolume wordt toegevoegd en er geen sprake is van functieverandering, kan de parkeernorm op 0 worden gesteld. Feitelijk treden er geen veranderingen op ten opzichte van de oorspronkelijke situatie. Bij het realiseren van extra toegevoegd bouwvolume (uitgedrukt in m2, woningen en dergelijke) en/of sprake is van een functieverandering dient de parkeernorm of het verschil in parkeernorm tussen de oude en nieuwe bouwvolume en/of functie conform het parkeerbeleid te worden gerealiseerd. Dit legt immers een extra druk op de parkeersituatie.

Ingeval er sprake is van wijziging van de functie dient, indien de nieuwe functie een hogere parkeernorm heeft dan de oude, het verschil in parkeernorm te worden aangelegd. Een andere functie kan immers betekenen dat er extra parkeerdruk ontstaat. Bij functietoevoegingen dient het geheel conform parkeernorm te worden gerealiseerd. Mocht de situatie zich voordoen dat niet kan worden voldaan aan de parkeernorm dan kan om ontheffing worden verzocht. Indien geen ontheffing kan worden verleend wordt de omgevingsvergunning geweigerd.

Indeling gebieden
De huidige indeling van de gebieden blijft hetzelfde. De aparte parkeernormen die gelden voor het stationskwartier (zie kaart voor afbakening gebied) blijven echter ongewijzigd. Slechts de parkeernormen voor de gebieden centrum, schil en overig gebied worden, waar nodig, aangepast.
De hoogte van de norm in het stationskwartier blijft, conform bestemmingsplan, als volgt:

- minimaal 1,0 en maximaal 1,2 parkeerplaatsen per woning;
- minimaal 0,7 en maximaal 0,8 parkeerplaatsen per 100m2 bvo kantoor
- minimaal 2,5 en maximaal 4,5 parkeerplaatsen per 100m2 bvo detailhandel, horeca en dienstverlening;
- hotel 1,1 per kamer

Functie indeling
In de basis is de huidig functie indeling behouden. Echter, een aantal kleinere functies die voorheen niet apart in de tabellen waren opgenomen, zijn toegevoegd. Daarnaast zijn van enkele functies ook de eenheden op basis waarvan de parkeernorm wordt toegepast (bijvoorbeeld m2 bvo) aangepast. Dit is met name het geval bij functies waarvan de vorm in de praktijk de laatste jaren is veranderd. Zo rekenen bijvoorbeeld hogescholen niet meer alleen in leslokalen.

Hoogte parkeernormen
De hoogte van de parkeernormen dient nu te worden bekeken op basis van de CROW richtlijnen zoals die in 2008 zijn verwoord. In het algemeen kan worden gesteld dat de normen gemiddeld zo'n 10-15% hoger zitten dan voorheen, maar dat per functie verschillen in deze aanpassing mogelijk blijven. Het zijn en blijven minimum normen. De aanwezigheidspercentages blijven grotendeels ongewijzigd, aangezien hier nauwelijks veranderingen in hebben plaatsgevonden.

Beleidsregels ontheffing parkeernormen

Bij de bepaling van de parkeernorm en de eventuele ontheffing daarvan wordt het volgende stappenplan gevolgd:

1. De parkeernorm dient in eerste instantie op eigen terrein te worden gerealiseerd waarbij de kwaliteit van de openbare ruimte niet lijdt onder dit principe.
2. Wanneer parkeren op eigen terrein niet kan worden gerealiseerd, moet dit op basis van ruimtelijke aspecten ook daadwerkelijk worden aangetoond door de initiatiefnemer.
3. Bij het bepalen of een deel van de parkeerplaatsen conform parkeernorm in het openbaar gebied mag worden gerealiseerd, wordt bekeken of de huidige parkeersituatie in de directe omgeving dit toelaat.
4. Bij het bepalen of de huidige parkeerplaatsen in het openbaar gebied kunnen worden gebruikt ten behoeve van de opvang van de extra parkeerdruk die de ontwikkeling met zich meebrengt, dient de huidige situatie met betrekking tot parkeercapaciteit in beeld te worden gebracht door de initiatiefnemer, waarbij tevens met de factoren tijd en functie (in het kader van mogelijk dubbelgebruik door verschillende functies) rekening wordt gehouden.
5. Uitgangspunt bij het bepalen of in het openbaar gebied mag worden geparkeerd, is dat de situatie niet onevenredig verslechtert. Toetsing hieromtrent is maatwerk en gebeurt door de gemeente.
6. Als laatste bestaat de optie om de niet gerealiseerde parkeerplaatsen conform parkeernormen af te kopen en dit bedrag te storten in een parkeerfonds.
7. Indien het niet mogelijk is om parkeren op eigen terrein en/of openbaar gebied te realiseren, het ook niet mogelijk is om de huidige parkeercapaciteit voor opvang van de extra druk te gebruiken, en ook geen gebruik wordt of kan worden gemaakt van het parkeerfonds, wordt de omgevingsvergunning geweigerd.

Ontheffingsmogelijkheid parkeerfonds

Ingeval parkeerplaatsen conform parkeernorm niet te realiseren zijn op eigen terrein en in het openbaar gebied, dan kunnen burgemeester en wethouders ontheffing verlenen door de initiatiefnemer de mogelijkheid te bieden een bedrag per niet gerealiseerde parkeerplaats in het parkeerfonds te storten.

Het doel van het parkeerfonds is:

Het verkrijgen van middelen door bijdragen van initiatiefnemers, waarmee parkeervoorzieningen of andere maatregelen op het gebied van parkeren kunnen worden gecreëerd, daar waar particulieren en bedrijven dat zelf niet kunnen en waarmee de gewenste kwaliteit van het stedelijke parkeerklimaat gegarandeerd blijft.

Afkoopbedrag parkeerfonds
Indien de aanvrager/ontwikkelaar de mogelijkheid krijgt om ontheffing te verkrijgen om aan de parkeernorm te voldoen, zal deze een storting moeten doen in het parkeerfonds.
Een aanvrager/ontwikkelaar die tot storting overgaat dient met de volgende punten rekening te houden:

- Hij heeft geen exclusief parkeereigendom;
- Hij heeft geen exclusieve rechten met betrekking tot parkeren;
- Hij heeft geen exclusief parkeertarief of andere parkeergarantie;
- Hij heeft geen garantie op een parkeervoorziening in de directe omgeving.

Hiervan uitgaande dient het afkoopbedrag per parkeerplaats een redelijk bedrag te zijn waarmee een wezenlijke bijdrage wordt geleverd aan de ambities van de gemeente Breda met betrekking tot het parkeerfonds. Dit wil zeggen dat het bedrag lager kan zijn dan de feitelijke kostprijs van een parkeerplaats in een openbare garage; de initiatiefnemer heeft namelijk geen enkele parkeergarantie. Het afkoopbedrag wordt dus niet gekoppeld aan de feitelijke nieuwwaarde. Per parkeerplaats die wordt afgekocht, dient er een bedrag van € 5.000,-- te worden gestort.

De redenen voor dit relatief lage bedrag ten opzichte van de werkelijke kostprijs zijn als volgt:

- Aangezien met de gelden uit het parkeerfonds de gemeente Breda de mogelijkheid heeft om in de toekomst extra openbare parkeervoorzieningen te creëren, is het in principe zo dat meerdere doelgroepen van dezelfde parkeerplaats gebruik kunnen maken. Zowel kortparkeerders (bezoekers aan de binnenstad) als langparkeerders (werkenden, bewoners) maken derhalve theoretisch gebruik van dezelfde parkeerplaats.
- Een marktconform afkoopbedrag is wellicht voor een grote ontwikkelaar acceptabel, voor een kleine ondernemer die een restaurant wil uitbreiden en niet kan voldoen aan de parkeernorm, betekent een marktconform afkoopbedrag vrijwel zeker dat een ontwikkeling niet kan doorgaan. De kleinere ondernemers opereren met name in het centrum en de inlopers naar het centrum; daar waar het voldoen aan de parkeernorm zowel op eigen terrein als in openbaar gebied op voorhand niet mogelijk is. Als een enorm hoog bedrag wordt gevraagd voor een parkeerplaats, zullen dergelijke ontwikkelingen in de stad in de toekomst vrijwel niet meer mogelijk zijn.
- De gemeente Breda kan in de toekomst de gelden uit het parkeerfonds aanwenden voor parkeervoorzieningen. Daar zijn verschillende mogelijkheden voor. Zo kan men geheel zelf een parkeergarage realiseren. Men kan echter ook meeliften met nieuwe ontwikkelingen in de stad. Hierbij worden, naast de parkeerplaatsen van de ontwikkeling, extra parkeerplaatsen gerealiseerd op dezelfde locatie. Aangezien meegelift wordt met een bestaande ontwikkeling is het aannemelijk dat niet de volledige kostprijs moet worden betaald.
- Tot slot betekent een lage afkoopsom per parkeerplaats absoluut niet dat het aantrekkelijker wordt voor een ontwikkelaar om de optie van het parkeerfonds te gebruiken. In eerste instantie dient aan de parkeernorm op eigen terrein te worden voldaan. Uit ervaring blijkt ook dat een ontwikkelaar bij voorkeur zelf parkeerplaatsen realiseert, omdat dit zowel de bereikbaarheid van de functie als de latere aantrekkelijkheid bij verkoop optimaliseert.

Toepassingsgebied parkeerfonds
In de praktijk doet het probleem van het niet kunnen realiseren van voldoende parkeerplaatsen zich vrijwel uitsluitend voor binnen gebieden met een hogere bebouwingsdichtheid, zijnde de binnenstad en enkele inlopers met een vergelijkbare structuur zoals de Wilhelminastraat/Ginnekenweg Noord. Hier zijn de grootste ruimtelijke problemen en is het vaak lastig om het parkeren binnen de gebouwde ontwikkeling of op het bijbehorend perceel op te lossen. Ook het toevoegen van parkeerplaatsen op openbaar gebied of het gebruik maken van de bestaande capaciteit wanneer er sprake is van een overschot, is hier niet mogelijk.

Buiten de binnenstad en de inlopers is veelal voldoende ruimte om te voldoen aan de geldende parkeernorm op eigen terrein of men kan in de openbare ruimte extra parkeerruimte toevoegen of zelfs gebruik maken van de bestaande overcapaciteit. Wanneer een initiatiefnemer dit niet kan, is het hoogst onwaarschijnlijk dat de gemeente Breda dit op termijn wel kan. Het realiseren van gebouwde parkeervoorzieningen in deze gebieden is markttechnisch niet haalbaar. Het realiseren van gebouwde voorzieningen verder van de binnenstad is enerzijds ruimtelijk niet of nauwelijks mogelijk en anderzijds zal in een gebied waar het vrijwel overal gratis parkeren is, bijna niemand ook daadwerkelijk in die gebouwde (en betaalde) parkeervoorziening gaan staan.

Daarnaast zijn de mogelijke compensaties door middel van garages in de binnenstad te ver van deze gebieden gelegen en uitsluitend bedoeld ter compensatie van de afkoop in de binnenstad. De verplichting van de gemeente in de vorm van het realiseren van parkeerplaatsen moet namelijk uiteraard wel op die locaties gebeuren waar een logische relatie bestaat met de ontwikkelingen die

ontheffing hebben gekregen van het realiseren van de parkeernorm door middel van een storting in het parkeerfonds Kortom, het probleem kan in de gebieden buiten de binnenstad niet door de gemeente Breda worden opgelost wanneer ook de initiatiefnemer(s) niet aan de parkeernorm kunnen voldoen. Daarom is het voor initiatiefnemers alleen mogelijk om een bijdrage in het parkeerfonds te storten, voor het gebied in en rondom de binnenstad, inclusief de inlopers naar de binnenstad. Alleen hier kan het parkeerfonds derhalve als mogelijke ontheffing van de parkeernorm dienen. Daar doen zich immers de belangrijkste ruimtelijke problemen met betrekking tot parkeren voor. Op de kaart 'gebied parkeerfonds' (zie bijlage) is het exacte gebied weergegeven.

Resultaatsverplichting en besteding parkeerfondsgelden gemeente Breda
Bij het parkeerfonds hoort juridisch gezien een verplichting van de gemeente Breda naar de initiatiefnemer. Het betreft een resultaatsverplichting, waarbij de gemeente Breda het eerder genoemde gezonde parkeerklimaat in de stad als geheel waarborgt.

De storting van een bijdrage in een parkeerfonds door de initiatiefnemer betekent dat hieraan juridische beperkingen zijn verbonden. Een bestuursorgaan moet namelijk, wanneer het de mogelijkheid schept voor initiatiefnemers om door middel van het verbinden van een financiële voorwaarde aan een ontheffing van de parkeernorm, een compensatie koppelen. In dit geval in de vorm van het realiseren van parkeerplaatsen in de gemeente Breda om zodoende het parkeerklimaat in de gehele stad te waarborgen. Er wordt namelijk een rechtstreeks bijdrage geleverd door initiatiefnemers aan de doelstelling van de wettelijk bepaling waarop de ontheffing berust.

Dit betekent overigens niet dat de gemeente de verplichting aangaat om specifiek voor de betreffende initiatiefnemer parkeerplaatsen te realiseren. Immers, het is enerzijds ook voor de gemeente ter plekke niet mogelijk om ze voor de ontwikkeling te realiseren, anderzijds dienen de parkeerfondsgelden ingezet te worden voor het behouden van een gunstige parkeersituatie in de gehele stad. De gelden uit het parkeerfonds worden daarom voor openbare parkeervoorzieningen gebruikt die op het schaalniveau van de gehele stad zo effectief mogelijk worden ingezet met als doel een zo goed mogelijk parkeerklimaat te creëren.

De locaties waar gemeenten parkeerplaatsen realiseren moet echter wel op een logische wijze zijn gekoppeld aan de ontwikkelingen die van de afkoopmogelijkheid gebruik hebben gemaakt. Naast parkeerplaatsen in en rond de binnenstad kan dit uiteraard ook plaatsvinden op bijvoorbeeld transferia. Ook dan worden fysieke parkeerplaatsen gerealiseerd en bestaat er een relatie in de vorm van parkeer en pendel met de binnenstad. Ook dit is een valide besteding van de parkeerfondsgelden.

Niet valide bestedingen zijn bijvoorbeeld openbaar vervoer, wegonderhoud en fietspaden. Deze hebben geen duidelijke relatie met de wettelijke bepaling van de ontheffing, namelijk parkeerplaatsen.

Hoewel de mogelijkheid tot afkoop derhalve alleen in de binnenstad en inlopers wordt toegepast, kan de gemeente naast dit gebied ook zoals bovengenoemd in de gemeente als geheel compenseren in de vorm van parkeerplaatsen. Er is wel een termijn aan deze compensatie verbonden, namelijk 10 jaar. Indien geen enkele resultaatsverplichting (realiseren fysieke parkeerplaatsen uit parkeerfonds in logische relatie tot afgekochte parkeerplaatsen) binnen deze termijn is gerealiseerd dient per niet gerealiseerde parkeerplaats het oorspronkelijke bedrag renteloos te worden terugbetaald. Terugbetaling van bedoelde bijdragen geschiedt uitsluitend op verzoek van de vergunninghouder/ontwikkelaar.

Bijzondere situaties

Er kunnen zich situaties voordoen waarbij het de vraag is of de parkeernorm dient te worden toegepast en in het verlengde daarvan of ontheffing kan worden verleend.

Parkeernorm op 0 voor woningen in deel binnenstad
De parkeernorm voor woningen in de 'pit' (het 'eitje') van het centrum op 0 is gesteld. Wonen in onder andere de 'pit' van de binnenstad wordt gestimuleerd vanuit de gemeente. Dit neemt niet weg dat een

ontwikkelaar parkeerplaatsen mag realiseren als het mogelijk is, aangezien dit de verkoopbaarheid van de woning ten goede komt. In de praktijk blijkt dat bij woningen er toch regelmatig een oplossing voor parkeren wordt gevonden. Zie de kaart in de bijlage voor het exacte gebied waarvoor de parkeernorm voor woningen op 0 is gesteld.

Tegenstrijdige beleidsdoeleinden
Indien naast het parkeerbeleid er eveneens beleid is geformuleerd en vastgesteld met een specifiek doel, strijdig met het parkeerbeleid, moet door het college een afweging worden gemaakt welk doel prioriteit krijgt. Voorbeelden van tegenstrijdige beleidsdoelen zijn "Kwaliteit Gebouwen Binnenstad", waarin onder andere wonen boven winkels wordt gestimuleerd, en beleidsdoelen met betrekking tot monumenten en archeologie. Wanneer bijvoorbeeld in het kader van Kwaliteit Gebouwen binnenstad is afgesproken dat het wonen boven winkels in de gehele binnenstad wordt gestimuleerd, maar tevens beleidsmatig is vastgesteld dat hiervoor parkeernormen gelden, dient een afweging te worden gemaakt welk beleidsveld prioriteit krijgt.

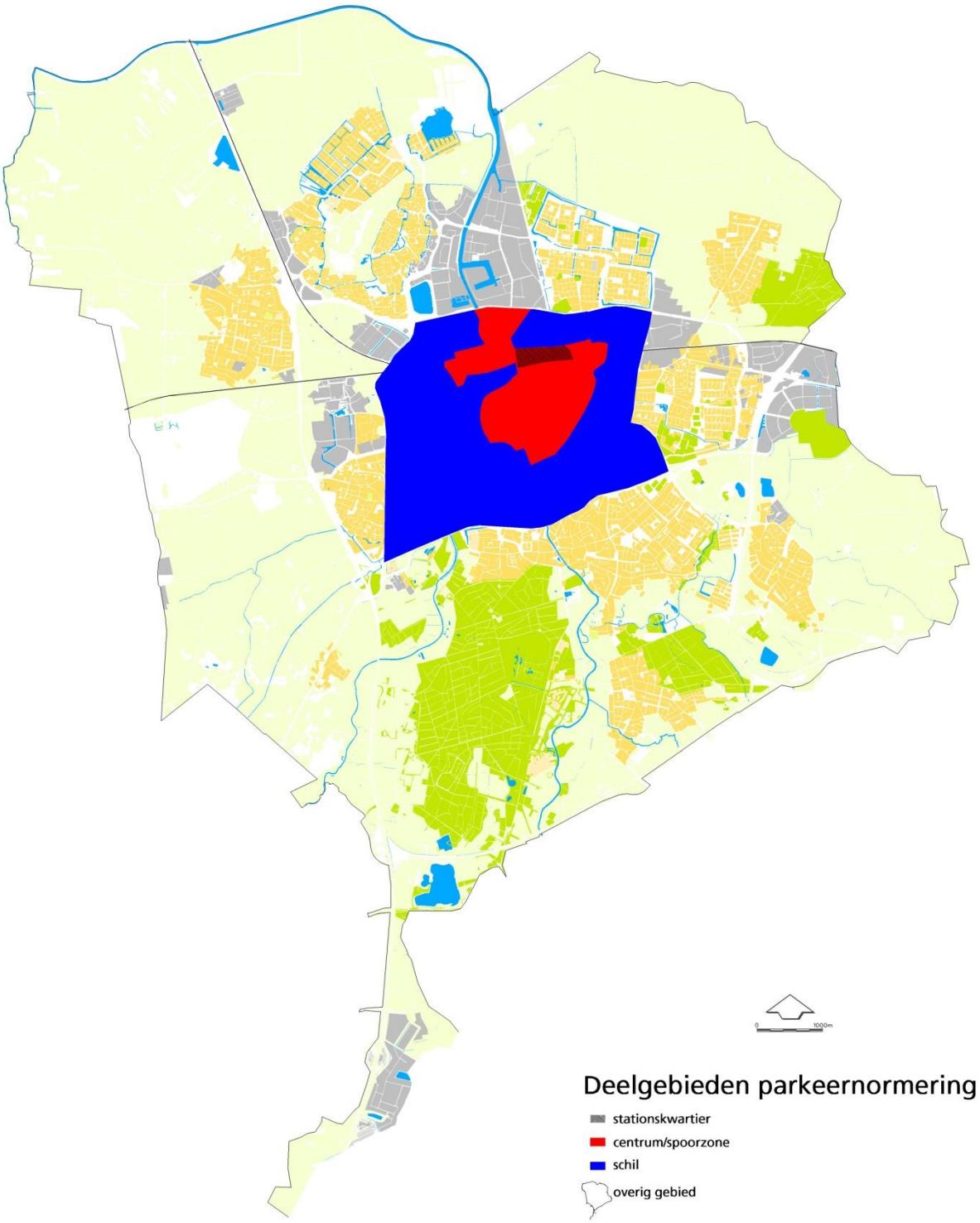
Het is van belang om de economische belangen, die met deze tegenstrijdige beleidsdoelen samenhangen, af te wegen ten opzichte van de belangen van het parkeerbeleid. Dit geldt ook voor detailhandelsbeleid, waarin diverse economische doelen, uitgangspunten en beleidslijnen zijn uitgezet. De afweging van prioriteiten die door het college wordt gemaakt is en blijft maatwerk. Uitspraken met betrekking tot het ene geval hebben geen automatische gevolgen voor andere ontwikkelingen.

Uitbreidingsgebieden en grote ontwikkellocaties in herstructureringsgebieden
De problematiek rondom parkeren op eigen terrein en in de openbare ruimte speelt in principe een kleinere rol in de uitleggebieden/uitbreidingsgebieden (Vinexlocaties die worden ontwikkeld zoals Teteringen, Bavel en dergelijke) en ook niet bij grote ontwikkellocaties binnen herstructureringsgebieden dan wel andere delen in de stad. Dit zijn de grotere locaties in en rond de stad waar het bouwplan altijd inclusief de openbare ruimte (straat/plein) wordt ontwikkeld.

De inrichting van de openbare ruimte is onderdeel van de ontwikkeling. Voor deze locaties geldt dat de totale hoeveelheid parkeren conform parkeernorm in het plan moet zitten (inclusief de toekomstige openbare ruimte). Kwaliteit van de openbare ruimte, veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid worden integraal meegenomen in het ontwerp van de openbare ruimte inclusief de benodigde parkeercapaciteit. In de praktijk zal blijken dat een deel van het parkeren nog steeds op eigen terrein wordt gerealiseerd.

De manier waarop het parkeren wordt gerealiseerd, moeten in de vorm van prestatieafspraken of andersoortige contracten met de woningbouwcoöperaties of andere initiatiefnemers worden vastgelegd.

Aangezien het totale aantal parkeerplaatsen conform vastgestelde parkeernorm integraal wordt meegenomen, is een eventuele afkoopregeling (storting in het parkeerfonds) hier niet van toepassing. De kosten voor het realiseren van de parkeerplaatsen drukken geheel op de exploitatie en worden hier als zodanig dan ook in meegenomen.



Kaart : deelgebieden parkeernormering

Tabel : parkeernormen binnenstad, schil, overig gebied naar functie

Functie	Centrum/Spoorzone	Schil	Overig gebied	*Per (eenheid)*
Wonen				
Eengezinswoning	1,4	1,7	1,9	Woning
Meergezinswoning, appartement e.d.	1,2	1,4	1,5	Woning
Kamerhuur, atelier e.d.	0,4	0,5	0,6	Kamer
Studentenwoning	0,1	0,2	0,3	Kamer
Bejaardenzorgwoning, aanleunwoning	0,4	0,5	0,6	Woning
• Onderscheid in koop en huur of naar de prijs van de woning wordt niet gemaakt, evenmin worden seniorenwoningen nog apart genoemd (worden gezien als eengezinswoningen) • In diverse plannen in de binnenstad en in de plannen van Via Breda wordt al een norm gehanteerd van 1 tot 1,5 parkeerplaats per woning. Mede daardoor en door het feit van een verhoogd autobezit (en –gebruik) is de norm voor parkeren in de binnenstad flink hoger geworden. • Voor eengezinswoningen en meergezinswoningen, appartementen e.d. wordt uitgegaan van 0,3 pp per 100 m^2 BVO voor bezoekers. Bij kamerhuur, atelier e.d. en Bejaardenzorgwoning en aanleunflat wordt uitgegaan van 0,2 pp per 100m^2 BVO voor bezoekers. Deze parkeernormen zijn in bovenstaande parkeernormen verwerkt.				
Werken				
Kantoren – zonder baliefunctie	0,8	1,0	1,2	100 m^2 bvo
– met baliefunctie	1,5	2,0	2,5	100 m^2 bvo
Bedrijfsverzamelgebouw	0,8	1,2	1,6	100 m^2 bvo
Arbeidsextensieve bedrijven*	0,4	0,5	0,7	100 m^2 bvo
Arbeidsintensieve bedrijven**	1,0	1,5	2,0	100 m^2 bvo
• * bestaat uit loods, opslag, groothandel, transportbedrijf e.d. • ** bestaat uit industrie, garagebedrijf, laboratorium, werkplaats e.d. • 1 arbeidsplaats omvat 25-35 m^2 bvo voor kantoren en 30-50 m^2 bvo voor de overige werkfuncties.				
Winkelen/Detailhandel				
Streekverzorgende winkel	4,0	4,5	5,0	100 m^2 bvo
Stad- en wijkverzorgende winkel	3,0	3,5	4,0	100 m^2 bvo
Buurtverzorgende winkel	3,0	3,5	4,0	100 m^2 bvo
Showroom en toonzaal	0,8	1,0	1,2	100 m^2 bvo
Tuincentrum, bouwmarkt / doe het zelf	2,0	2,4	2,7	100 m^2 bvo
Grootschalige detailhandel	3,0	5,0	6,0	100 m^2 bvo
(Week)markt	3,0	4,0	5,0	100 m^2 bvo
• 1 arbeidsplaats omvat 40 m^2 bvo				

Onderwijsvoorzieningen				
Avondonderwijs	0,5	0,5	0,5	student
Basisonderwijs	1,0	1,5	2,0	Leslokaal
Voorbereidend beroepsonderwijs/Voortgezet onderwijs (VMBO, HAVO, VWO)	0,5	0,6	0,7	Leslokaal
Beroepsonderwijs/Hoger onderwijs (MBO, ROC, HBO, WO)*	5,0	6,0	7,0	Leslokaal
Beroepsonderwijs/Hoger onderwijs (MBO, ROC, HBO, WO)*	20,0	20,0	20,0	collegezaal
• Parkeernormen per leslokaal betekent per 30 zitplaatsen. • Bij de normen voor het basisonderwijs is tevens rekening gehouden met het halen en brengen van kinderen door de ouders, hetgeen ongeveer de helft van de norm bepaalt. Deze Kiss&Ride-plaatsen mogen in het openbaar gebied gerealiseerd worden. • *Totale parkeervraag = collegezalen + leslokalen. Collegezaal is circa 150 zitplaatsen.				
Zorgvoorzieningen				
Ziekenhuis	1,5	1,75	2,0	Bed
Verpleeg- en verzorgingstehuis*	0,4	0,5	0,6	Wooneenheid
Arts/therapeut/kruisgebouw/verzorgingscentrum	1,5	1,8	2,0	behandelkamer
Medische en maatschappelijke diensten	1,3	1,8	2,5	100 m² bvo
Crèche, peuterspeelzaal, kinderdagverblijf	0,6	0,7	0,8	Arbeidsplaats
Apotheek	1,7	1,8	2,0	100 m² bvo
• *Inclusief personeel				
Sociaal-culturele voorzieningen en recreatie				
Begraafplaats, crematorium	15,0	16,0	17,0	Begraafplaats, crematorium
Bibliotheek	0,3	0,5	0,9	100 m² bvo
Bioscoop	0,1	0,1	0,2	zitplaats
Jachthaven	0,5	0,6	0,7	ligplaats
Theater, schouwburg	0,1	0,1	0,2	zitplaats
Kerk, moskee en andere religiegebouwen	0,1	0,1	0,2	zitplaats
Museum	0,3	0,5	0,9	100 m² bvo
Overdekte speeltuin/hal	3,0	3,5	4,0	100 m² bvo
Themapark/pretpark	10,0	12,0	14,0	Ha. netto terrein
Sociaal-cultureel centrum, wijkgebouw	1,0	1,2	1,4	100 m² bvo
Verenigingsgebouw	2,0	3,0	4,0	100 m² bvo
Vergader- en congreszaal, beursgebouw, evenementenhal	3,0	4,0	5,0	100 m² bvo
Volkstuin	0,3	0,3	0,3	Perceel
Casino/gokhal	3,0	4,0	5,0	100 m² bvo
Sexinrichting	3,0	4,0	5,0	100 m² bvo
Horeca				
Café(taria), bar, discotheek	4,0	4,5	5,0	100 m² bvo
Hotel, motel	0,5	1,0	1,5	Kamer
Restaurant	8,0	8,0	12,0	100 m² bvo
Sportvoorzieningen				
Bowlingbaan, biljartzaal	1,6	1,8	2,0	Baan, tafel
Golfbaan	4,0	5,0	6,0	baan
Manege	0,3	0,4	0,5	Box
Sporthal, gymlokaal*	1,5	1,75	2,0	100 m² bvo
Sportveld**	13,0	14,0	15,0	Ha. netto terrein
Sportschool, dansstudio	2,0	2,5	3,0	100 m² bvo
Squashbanen	1,0	1,2	1,4	Baan
Stadion	0,04	0,04	0,04	zitplaats
Tennisbanen	2,0	2,5	3,0	Baan
Zwembad	7,0	8,0	9,0	100 m² wateroppervlakte
• *Gymlokalen met alleen schoolfunctie hebben geen extra parkeervraag • *Bij sporthal met wedstrijdfunctie: +0,1 per bezoekers(zit)plaats • **exclusief kantine, kleedruime, oefenveldje en toiletten				

Tabel: Aanwezigheidspercentages parkeerplaatsen diverse functies

Functie	Ochtend	Middag	Avond	Koopavond	zaterdag
Woningen	50	60	100	90	60
Kantoren	100	100	5	10	5
Bedrijfsverzamelgebouw	100	100	5	10	5
Arbeidsextensieve bedrijven	100	100	5	10	5
Arbeidsintensieve bedrijven	100	100	5	10	5
Streek-, stad-, wijk- en buurtverzorgende winkels	30	75	5	100	100
Showroom	30	75	5	100	100
Toonzaal	50	60	5	100	100
Tuincentrum, bouwmarkt, doe het zelf zaken	30	75	5	100	100
Grootschalige detailhandel	100	100	5	10	5
Basisonderwijs	100	100	10	5	5
Voorbereidend beroepsonderwijs	100	100	10	5	5
Beroepsonderwijs/Hoger Onderwijs	100	100	50	50	5
Ziekenhuis	50	100	100	80	50
Verpleeg- en verzorgingstehuis	50	100	100	80	50
Arts/therapeut/kruisgebouw/verzorgingscentrum	100	100	10	30	10
Medische en maatschappelijke diensten	100	100	10	30	10
Crèche, peuterspeelzaal, kinderdagverblijf	100	100	0	0	0
Begraafplaats, crematorium	100	100	10	5	100
Bibliotheek	60	60	100	80	100
Bioscoop, theater, schouwburg	10	40	100	100	100
Kerk, moskee en andere religiegebouwen	10	20	70	10	100
Museum	10	100	0	0	100
Sociaal-cultureel centrum, wijkgebouw	10	40	100	100	60
Verenigingsgebouw	10	40	100	100	60
Vergader- en congreszaal, beursgebouw, evenementenhal	100	100	5	5	25
Volkstuin	50	50	75	40	100
Café(taria), bar	10	50	100	100	100
Discotheek	0	0	80	80	100
Restaurant	10	40	100	100	75
Hotel, motel	40	40	100	100	100
Bowlingbaan, biljartzaal	10	40	100	100	100
Manege	10	40	100	100	100
Sporthal, gymlokaal	10	40	100	100	100
Sportveld	10	40	100	100	100
Sportschool, dansstudio	10	40	100	100	60
Squashbanen	10	40	100	100	60
Tennisbanen	10	40	100	100	60
Zwembad	100	80	100	100	100