Dongen

Parkeernormen Dongen

Parapluplan Parkeren

identificatie

projectnummer:

2019.0787

projectleider:

ing. J.C.C.M. van Jole

auteur(s):

ing. R.B.P. Verkooijen

planstatus

datum:

01-07-2020

opdrachtgever:

gemeente Dongen

Inhoud

1. Inleiding **3**
1.1. Waarom parkeernormen 3
1.2. Aanleiding 3

2. Parkeernormen **4**
2.1. Stedelijkheidsgraad 4
2.2. Gebiedsindeling 4
2.3. Parkeernormen wonen 6
2.4. Parkeernormen werken 7
2.5. Parkeernormen overige functies 8

3. Toepassing **12**
3.1. Dubbelgebruik van parkeerplaatsen 12
3.2. Sloop/nieuwbouw of functiewijziging 13
3.3. Parkeerplaatsen op eigen terrein 13
3.4. Parkeren niet op eigen terrein 14
3.5. Meer dan de parkeernorm 15
3.6. Minder dan de parkeernorm 15
3.6.1. Elders aanwezige parkeerruimte binnen acceptabele loopafstand 15
3.6.2. Beperkte uitbreiding 15
3.6.3. Bijzondere situaties 15
3.6.4. Bijzondere, nieuwe functies 16
3.7. Acceptabele loopafstanden 16
3.8. Vastleggen oplossing 17

Bijlagen:

Bijlage 1: kaart gebiedsindeling

1. Inleiding

1.1. Waarom parkeernormen

Om te garanderen dat er voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd bij nieuwe (bouw)projecten, zijn parkeernormen in het leven geroepen. De parkeernormen geven duidelijkheid aan onder andere projectontwikkelaars en er wordt voorkomen dat er in nieuwe situaties te weinig parkeerplaatsen worden gerealiseerd en/of parkeeroverlast ontstaat in bestaande centrum- en woongebieden. In alle (ontwikkel)bestemmingsplannen dient naar de parkeernota te worden verwezen. Daarmee wordt juridisch vastgelegd dat er een toetsing aan de parkeernota moet plaatsvinden bij nieuwe of gewijzigde functies. Parkeernormen zijn echter niet toepasbaar voor bestaande situaties: alleen in het kader van een bestemmingsplan of de aanvraag van een (bouw)vergunning kan getoetst worden aan de vigerende parkeerregeling.

1.2. Aanleiding

In Dongen geldt ten aanzien van de parkeernormen tot vaststelling van voorliggende nota het “Actualisatie Verkeersbeleidsplan” uit 2013. In Bijlage 2 van dat plan zijn de “Parkeernormen Parkeerbalans Dongen” opgenomen. In deze bijlage zijn parkeernormen voor woningen opgenomen en wordt naar de CROW-publicatie 317 verwezen. Deze parkeernormen zijn dus niet meer geheel actueel (in december 2018 heeft CROW de publicatie 381 uitgebracht), niet overal van toepassing en ziet uitsluitend in parkeernormen voor woonfuncties. Om deze redenen wordt het parkeerplan niet consequent gebruikt bij de toetsing van initiatieven.
Besloten is dan ook om voor het gehele gemeentelijk grondgebied de parkeernormen met een parapluplan vast te leggen. De CROW normering die in dit document wordt beschreven dient als richtlijn. Daarmee wordt bijlage 2 “Parkeernormen Parkeerbalans Dongen” van het Verkeersbeleidsplan uit 2013 vervangen.

2. Parkeernormen

De gemeente Dongen kiest voor de meest recente parkeerkencijfers van CROW (publicatie 381), voor de gemeentelijke parkeernormering. In dit hoofdstuk worden onderdelen en voorbeelden uit deze publicatie geïllustreerd.

2.1. Stedelijkheidsgraad

Bij de parkeerkencijfers van het CROW wordt onderscheid gemaakt naar 'stedelijkheidsgraad': naarmate een gemeente stedelijker is, kunnen lagere parkeernormen worden toegepast[1].

De stedelijkheidsgraad is door het CBS (http://stattline.cbs.nl) gedefinieerd op basis van de 'omgevingsadressendichtheid' (het gemiddeld aantal andere adressen dat binnen een cirkel van één kilometer rondom elk adres te vinden is). De stedelijkheidsgraad van Dongen is klasse 3 'matig stedelijk'. De gemeente en de locatie binnen de gemeente zijn bepalend voor de keuze welke kencijfers toegepast moeten worden.

2.2. Gebiedsindeling

Het CROW maakt onderscheid in vier verschillende zones:

- centrum;
- schil centrum;
- rest bebouwde kom;

[1] Een lage parkeernorm wil zeggen dat bij een nieuwe functie per (oppervlakte)eenheid een laag aantal parkeerplaatsen nodig is. Hoe hoger de parkeernorm, hoe meer parkeerplaatsen nodig zijn per (oppervlakte)eenheid.

- buitengebied.

In het centrum zijn de parkeerkencijfers van het CROW het laagst en naarmate men verder van het centrum komt, worden de parkeerkencijfers hoger. Daarvoor zijn twee belangrijke redenen:

1. het centrumgebied is vanwege zijn (centrale) ligging en voorzieningen beter bereikbaar met andere vormen van vervoer dan de auto;
2. in veel centra is sprake van gereguleerd parkeren (zoals betaald parkeren) waardoor het aantrekkelijker wordt om niet met de auto, maar bijvoorbeeld met de fiets naar het centrum te komen.

Ook in Dongen komen deze 4 verschillende zones voor. In bijlage 1 zijn de begrenzingen van de zones in de gemeente Dongen weergegeven en daarmee vastgelegd.

Tabel 2.1: Gebiedsindeling parkeernormen

Zone	Omschrijving zone (zie ook kaart bijlage 1)	Toe te passen CROW-parkeerkencijfers
A	centrum Dongen	'centrum'
B	schil rond centrum Dongen	'schil centrum'
C	rest bebouwde kom incl. 's-Gravenmoer	'rest bebouwde kom'
D	gebied buiten bebouwde kom	'buitengebied'

2.3. Parkeernormen wonen

De tabel 2.2 genoemde range van normen is een samenvatting van de in de CROW-publicatie 381, “Toekomstbestendig parkeren: van parkeerkencijfers naar parkeernormen” weergegeven parkeercijfers. Het CROW hanteert voor woningen verschillende prijscategorieën. Daarin wordt onderscheid gemaakt in de categorieën duur, midden en goedkoop. De in de gemeente Dongen van toepassing zijnde prijscategorieën worden de prijscategorieën jaarlijks vastgesteld in het 'Regionaal perspectief op wonen en woningbouw'.

Tabel 2.2: Parkeernormen wonen

	Centrum Dongen			Schil Dongen			Rest bebouwde kom Dongen en ‘s-Gravenmoer			Buitengebied			Eenheid	Aandeel bezoekers
	min.	max.	gem.	min.	max.	gem.	min.	max.	gem.	min.	max.	gem.		
Koop vrijstaand	1,4	2,2	1,8	1,5	2,3	1,9	1,8	2,6	2,2	2,0	2,8	2,4	per woning	0,3 pp
Koop twee-onder-een-kap	1,3	2,1	1,7	1,4	2,2	1,8	1,7	2,5	2,1	1,8	2,6	2,2	per woning	0,3 pp
Koop tussenhoek	1,1	1,9	1,5	1,3	2,1	1,7	1,5	2,3	1,9	1,6	2,4	2,0	per woning	0,3 pp
Koop, etage, duur	1,2	2,0	1,6	1,3	2,1	1,7	1,6	2,4	2,0	1,7	2,5	2,1	per woning	0,3 pp
Koop, etage, midden	1,0	1,8	1,4	1,2	2,0	1,6	1,4	2,2	1,8	1,5	2,3	1,9	per woning	0,3 pp
Koop, etage, goedkoop	0,9	1,7	1,3	1,0	1,8	1,4	1,2	2,0	1,6	1,2	2,0	1,6	per woning	0,3 pp
Huurhuis, vrije sector	1,1	1,9	1,5	1,3	2,1	1,7	1,5	2,3	1,9	1,6	2,4	2,0	per woning	0,3 pp
Huurhuis, sociale huur	0,9	1,7	1,3	1,0	1,8	1,4	1,2	2,0	1,6	1,2	2,0	1,6	per woning	0,3 pp
Huur, etage, duur	1,0	1,8	1,4	1,2	2,0	1,6	1,4	2,2	1,8	1,5	2,3	1,9	per woning	0,3 pp
Huur,etage, midden/goedkoop	0,7	1,5	1,1	0,8	1,6	1,2	1,0	1,8	1,4	1,0	1,8	1,4	per woning	0,3 pp
Kamerverhuur, zelfstandig(niet-studenten)	0,5	0,6	0,5	0,6	0,7	0,6	0,6	0,8	0,7	0,6	0,8	0,7	per kamer	0,3 pp
Kamerverhuur studenten (niet-zelfstandig)	0,2	0,3	0,2	0,2	0,3	0,2	0,2	0,3	0,2	0,2	0,3	0,2	per kamer	0,3 pp
Aanleunwoning en serviceflat	0,8	1,3	1,0	0,9	1,3	1,1	0,9	1,3	1,1	1,0	1,4	1,2	per woning	0,3 pp

bron: CROW, publicatie 381, december 2018

Richtlijnen: er wordt altijd uitgegaan van de maximale parkeernorm. Er is echter ruimte voor maatwerk. Aanpassen naar de gemiddelde of zelfs minimale parkeernorm gebeurt alleen op basis van een duidelijke en transparante onderbouwing en indien gewenst door middel van een aantoonbaar parkeeronderzoek. De taak voor het opstellen van een duidelijke en transparante onderbouwing en eventueel noodzakelijk parkeeronderzoek ligt bij de ontwikkelende partij.

2.4. Parkeernormen werken

De in tabel 2.3 genoemde range van normen is een samenvatting van de in de CROW-publicatie 381, “Toekomstbestendig parkeren: van parkeerkencijfers naar parkeernormen” weergegeven parkeercijfers.

Tabel 2.3: Parkeernormen werken

	Centrum Dongen			Schil Dongen			Rest bebouwde kom Dongen en ‘s-Gravenmoer			Buitengebied			Eenheid	Aandeel bezoekers
	min.	max.	gem.	min.	max.	gem.	min.	max.	Gem.	min.	max.	gem.		
Kantoor (zonder baliefunctie)	1,3	1,8	1,5	1,7	2,2	1,9	1,8	2,3	2,0	2,3	2,8	2,5	100 m2 bvo	5%
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	1,8	2,3	2,0	2,1	2,6	2,3	2,6	3,1	2,8	3,3	3,8	3,5	100 m2 bvo	20%
Bedrijf arbeidsintensief/ bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	1,3	1,8	1,6	1,7	2,2	1,9	2,1	2,6	2,3	2,1	2,6	2,3	100 m2 bvo	5%
Bedrijf arbeidsextensief/ bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)	0,4	0,9	0,6	0,6	1,1	0,8	0,8	1,3	1,0	0,8	1,3	1,0	100 m2 bvo	5%
Bedrijfsverzamelgebouw	1,0	1,5	1,2	1,3	1,8	1,5	1,6	2,1	1,8	1,7	2,2	1,9	100 m2 bvo	

bron: CROW, publicatie 381, december 2018

Richtlijnen: er wordt altijd uitgegaan van de maximale parkeernorm. Er is echter ruimte voor maatwerk. Aanpassen naar de gemiddelde of zelfs minimale parkeernorm gebeurt alleen op basis van een duidelijke en transparante onderbouwing en indien gewenst door middel van een aantoonbaar parkeeronderzoek. De taak voor het opstellen van een duidelijke en transparante onderbouwing en eventueel noodzakelijk parkeeronderzoek ligt bij de ontwikkelende partij.

2.5. Parkeernormen overige functies

Voor de parkeernormen van de overige functies worden opnieuw de CROW-parkeerkencijfers toegepast voor matig stedelijk gebied.

Tabel 2.4: Parkeernormen overige functies

	Centrum Dongen			Schil Dongen			Rest bebouwde kom Dongen en 's-Gravenmoer			Buitengebied			Eenheid	Aandeel bezoek
	min.	max.	gem.	min.	max.	gem.	min.	max.	gem.	min.	max.	gem.		
Winkels														
Buurtsupermarkt	0,9	2,9	1,9	1,7	3,7	2,7	2,5	4,5	3,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	100 m2 bvo	89%
Fullservice supermarkt	2,1	4,6	3,4	3,1	5,7	4,4	4,0	6,4	5,2	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	100 m2 bvo	93%
Grote supermarkt (XL)	5,0	7,0	6,0	5,9	7,9	6,9	6,7	8,7	7,7	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	100 m2 bvo	84%
Groothandel specialist (bijvoorbeeld levensmiddelen, kantoorartikelen)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	4,9	6,4	5,7								
Groothandel algemeen	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	5,4	7,4	6,4	5,4	7,4	6,4	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	100 m2 bvo	80%
Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum 20.000-30.000 inwoners	2,8	3,8	3,3	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	100 m2 bvo	82%
Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum 30.000-50.000 inwoners	3,0	4,0	3,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	100 m2 bvo	88%
Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum 50.000-100.000 inwoners	3,3	4,3	3,8	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	100 m2 bvo	92%
Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum 100.000-175.000 inwoners	3,4	4,4	3,9	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	100 m2 bvo	96%
Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum > 175.000 inwoners	3,1	4,1	3,6	n.v.t	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	100 m2 bvo	99%
Centra														
Buurt- en dorpscentrum	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	2,1	4,1	3,1	2,7	4,7	3,7	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	100 m2 bvo	72%
Wijkcentrum (klein)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	2,7	4,7	3,7	3,5	5,5	4,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	100 m2 bvo	76%
Wijkcentrum (gemiddeld)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	3,4	5,4	4,4	4,1	6,1	5,1	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	100 m2 bvo	79%
Wijkcentrum (groot)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	3,8	5,8	4,8	4,7	6,7	5,7	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	100 m2 bvo	81%
Stadsdeelcentrum	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	4,2	6,2	5,2								

Weekmarkt (bij klein wijk- en buurt- en dorpscentrum)	0,15	0,24	0,19	0,15	0,24	0,19	0,15	0,24	0,19	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	100 m2 bvo	85%
Kringloopwinkel	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1,0	1,5	1,2	1,6	2,1	1,8	2,0	2,5	2,2	100 m2 bvo	89%
Bruin- en witgoedzaken	3,2	4,7	3,9	5,1	6,6	5,8	7,1	8,6	7,8	8,5	10,0	9,2	100 m2 bvo	92%
Woonwarenhuis/ woonwinkel	1,0	1,5	1,2	1,4	1,9	1,6	1,6	2,1	1,8	1,7	2,2	1,9	100 m2 bvo	91%
Woonwarenhuis (zeer groot)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	4,3	5,8	5,0	4,4	5,9	5,1	100 m2 bvo	95%
Meubelboulevard/ woonboulevard	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1,8	2,3	2,0	2,1	2,6	2,3	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	100 m2 bvo	93%
Winkelboulevard	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	3,5	4,0	3,7	3,9	4,4	3,1	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	100 m2 bvo	94%
Outletcentrum	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	8,2	10,2	9,2	9,1	11,1	10,1	9,4	11,4	10,4	100 m2 bvo	94%
Bouwmarkt	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1,6	2,1	1,8	2,1	2,6	2,3	2,2	2,7	2,4	100 m2 bvo	87%
Tuincentrum	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	2,0	2,5	2,2	2,3	2,8	2,5	2,6	3,1	2,8	100 m2 bvo	89%
Groencentrum	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	2,0	2,5	2,2	2,3	2,8	2,5	2,6	3,1	2,8	100 m2 bvo	89%
Culturele-, sport- en kindervoorzieningen														
Bibliotheek	0,2	0,7	0,4	0,5	1,0	0,7	0,9	1,4	1,1	1,1	1,6	1,3	100 m2 bvo	97%
Museum	0,5	0,7	0,6	0,7	0,9	0,8	1,0	1,2	1,1	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	100 m2 bvo	95%
Bioscoop	2,2	4,2	3,2	7,0	9,0	8,0	10,2	12,2	11,2	12,7	14,7	13,7	100 m2 bvo	94%
Filmtheather/Filmhuis	1,6	3,6	2,6	4,3	6,3	5,3	6,9	8,9	7,9	8,9	10,9	9,9	100 m2 bvo	97%
Theater/ schouwburg	5,9	8,9	7,4	6,5	9,5	8,0	8,3	11,3	9,8	10,5	13,5	12,0	100 m2 bvo	87%
Musicaltheater	2,4	3,4	2,9	2,9	3,9	3,4	3,5	4,5	4,0	4,6	5,6	5,1	100 m2 bvo	86%
Casino	5,2	6,2	5,7	5,6	6,6	6,1	6,0	7,0	6,5	7,5	8,5	8,0	100 m2 bvo	86%
Bowlingcentrum	1,1	2,1	1,6	1,8	2,8	2,3	2,3	3,3	2,8	2,3	3,3	2,8	bowlingbaan	89%
Biljart-/ snookercentrum	0,6	1,1	0,8	0,9	1,4	1,1	1,1	1,6	1,3	1,5	2,0	1,7	per tafel	87%
Dansstudio	1,1	2,1	1,6	3,4	4,4	3,9	5,0	6,0	5,5	6,9	7,9	7,4	100 m2 bvo	93%
Fitnesstudio/ sportschool	0,9	1,9	1,4	2,9	3,9	3,4	4,3	5,3	4,8	6,0	7,0	6,5	100 m2 bvo	87%
Fitnesscentrum	1,2	2,2	1,7	4,0	5,0	4,5	5,8	6,8	6,3	6,9	7,9	7,4	100 m2 bvo	90%
Wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	8,8	9,8	9,3	9,8	10,8	10,3	100 m2 bvo	99%
Sauna, hammam	2,0	3,0	2,5	4,1	5,1	4,6	6,2	7,2	6,7	6,8	7,8	7,3	100 m2 bvo	99%
Sporthal	1,3	1,8	1,5	1,9	2,4	1,6	2,6	3,1	2,8	3,2	3,7	3,4	100 m2 bvo	96%
Sportzaal	0,9	1,4	1,1	1,7	2,2	1,9	2,5	3,0	2,7	3,3	3,8	3,5	100 m2 bvo	94%
Tennishal	0,2	0,4	0,3	0,3	0,5	0,4	0,4	0,6	0,5	0,4	0,6	0,5	100 m2 bvo	87%
Squashhal	1,5	1,7	1,6	2,3	2,5	2,4	2,6	2,8	2,7	3,1	3,3	3,2	100 m2 bvo	84%
Zwembad overdekt	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	9,7	11,7	10,7	10,5	12,5	11,5	12,3	14,3	13,3	100 m2 bassin	97%
Zwembad openlucht	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	9,1	11,1	10,1	11,9	13,9	12,9	14,8	16,8	15,8	100 m2 bassin	99%

Zwemparadijs	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	3,0	5,0	4,0	3,0	5,0	4,0	100 m2 bvo	99%
Sportveld	13,0	27,0	20,0	13,0	27,0	20,0	13,0	27,0	20,0	13,0	27,0	20,0	ha netto terrein	95%
Stadion	0,04	0,2	0,12	0,04	0,2	0,12	0,04	0,2	0,12	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	zitplaats	99%
Kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)	1,0	1,5	1,2	1,3	1,8	1,5	1,6	2,1	1,8	1,8	2,3	2,0	100 m2 bvo	98%
Kunstijsbaan (400 meter)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	2,0	2,5	2,2	2,3	2,8	2,5	2,5	3,0	2,7	100 m2 bvo	98%
Ski- en snowboardhal	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	2,3	2,8	2,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	100 m2	98%
Jachthaven	0,5	0,7	0,6	0,5	0,7	0,6	0,5	0,7	0,6	0,5	0,7	0,6	ligplaats	
Golfoefencentrum	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	49,1	53,1	51,1	54,2	58,2	56,2	centrum	98%
Golfbaan (18 holes)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	86,0	106,0	96,0	108,3	128,3	118,3	18 holes, 60ha	98%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), gemiddeld en kleiner	0,6	5,6	3,1	1,4	6,4	3,9	2,2	7,2	4,7	2,6	7,6	5,1	100 m2 bvo	97%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), groot	1,2	6,2	3,7	2,1	7,1	4,6	3,1	8,1	5,6	3,6	8,6	6,1	100 m2 bvo	98%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), zeer groot	2,4	5,4	3,9	3,4	6,4	4,9	4,3	7,3	5,8	4,9	7,9	6,4	100 m2 bvo	98%
Kinderboerderij (stadsboerderij)	0,6	5,6	3,1	1,4	6,4	3,9	2,2	7,2	4,7	2,6	7,6	5,1	Gemiddelde boerderij	97%
Manege (paarden houderij)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,3	0,5	0,4	box	90%
Dierenpark	4,0	12,0	8,0	4,0	12,0	8,0	4,0	12,0	8,0	4,0	12,0	8,0	ha. netto terrein	99%
Attractie- en pretpark	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	4,0	12,0	8,0	4,0	12,0	8,0	ha. netto terrein	99%
Volkstuin	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1,1	1,4	1,2	1,2	1,5	1,3	1,3	1,6	1,4	10 tuinen	100%
Plantentuin (botanische tuin)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	5,0	10,0	7,5	8,0	13,0	10,5	11,0	16,0	13,5	gemiddelde tuin	99%
Toerisme en recreatie														
Camping	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1,1	1,3	1,2	standplaats	90%
Bungalowpark (huisjescomplex)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1,6	1,8	1,7	2,0	2,2	2,1	bungalow	91%
1* hotel	0,3	0,5	0,4	0,7	0,9	0,8	2,3	2,5	2,4	4,4	4,6	4,5	10 kamers	77%
2* hotel	1,1	1,6	1,3	2,0	2,5	2,2	3,8	4,3	4,0	6,0	6,5	6,2	10 kamers	80%
3* hotel	1,6	2,6	2,1	2,8	3,8	3,3	4,5	5,5	5,0	6,3	7,3	6,8	10 kamers	77%
4* hotel	2,9	3,9	3,4	4,6	5,6	5,1	6,7	7,7	7,2	8,5	9,5	9,0	10 kamers	73%
5* hotel	4,5	6,1	5,3	7,1	8,7	7,9	9,8	11,4	10,6	11,4	11,8	11,6	10 kamers	65%
Café, bar, cafetaria	4,0	6,0	5,0	4,0	6,0	5,0	5,0	7,0	6,0	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	100 m2 bvo	90%
Restaurant (inclusief fastfoodrestaurant)	8,0	10,0	9,0	8,0	10,0	9,0	12,0	14,0	13,0	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	100 m2 bvo	80%
Discotheek	4,9	8,9	6,9	11,9	15,9	13,9	18,8	22,8	20,8	18,8	22,8	20,8	100 m2 bvo	99%
Evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw	4,0	7,0	5,5	5,0	8,0	6,5	6,0	11,0	8,5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	100 m2 bvo	99%
Gezondheidszorg														
Huisartsenpraktijk	1,8	2,3	2,0	2,2	2,7	2,4	2,7	3,2	2,9	3,0	3,5	3,2	behandelkamer	57%

Apotheek	2,0	2,5	2,2	2,5	3,0	2,7	2,9	3,4	3,1	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	apotheek	45%
Fysiotherapiepraktijk	1,0	1,5	1,2	1,2	1,7	1,4	1,5	2,0	1,7	1,7	2,2	1,9	behandelkamer	57%
Consultatiebureau	1,1	1,6	1,3	1,3	1,8	1,5	1,6	2,1	1,8	1,9	2,4	1,1	behandelkamer	50%
Consultatiebureau voor ouderen	1,2	1,4	1,3	1,5	1,7	1,6	1,8	2,0	1,9	2,1	2,3	2,2	behandelkamer	38%
Tandartsenpraktijk	1,3	1,8	1,5	1,7	2,2	1,9	2,1	2,6	2,3	2,4	2,9	2,6	behandelkamer	47%
Gezondheidscentrum	1,3	1,8	1,5	1,6	2,1	1,8	1,9	2,4	2,1	2,2	2,7	2,4	behandelkamer	55%
Ziekenhuis	1,3	1,5	1,4	1,5	1,7	1,6	1,6	1,8	1,7	1,9	2,1	2,0	behandelkamer	29%
Crematorium	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	25,1	35,1	30,1	25,1	35,1	30,1	(deels) gelijktijdige plechtigheid	99%
Begraafplaats	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	26,6	36,6	31,6	26,6	36,6	31,6	(deels) gelijktijdige plechtigheid	97%
Penitentiaire inrichting	1,4	1,9	1,6	1,9	2,4	2,1	3,0	3,5	3,2	3,4	3,9	3,6	10 cellen	37%
Religiegebouw	0,1	0,2	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1	0,2	0,1	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	zitplaats	
Verpleeg- en verzorgingstehuis	0,5	0,7	0,6	0,5	0,7	0,6	0,5	0,7	0,6	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	wooneenheid	60%
Scholen														
Kinderdagverblijf (crèche)	0,9	1,1	1,0	1,1	1,3	1,2	1,3	1,5	1,4	1,4	1,6	1,5	100 m2 bvo	0%
Basisonderwijs	0,5	1,0	0,7	0,5	1,0	0,7	0,5	1,0	0,7	0,5	1,0	0,7	leslokaal	
Middelbare school	2,7	4,7	3,7	3,5	5,5	4,5	3,9	5,9	4,9	3,9	5,9	4,9	100 leerlingen	11%
ROC	3,7	5,7	4,7	4,4	6,4	5,4	4,8	6,8	5,8	4,9	6,9	5,9	100 leerlingen	7%
Hogeschool	7,3	11,3	9,3	8,0	12,0	10,0	8,7	12,7	10,7	8,9	12,9	10,9	100 leerlingen	72%
Universiteit	11,2	15,2	13,2	13,2	17,2	15,2	14,5	18,5	16,5	14,8	18,8	16,8	100 studenten	48%
Avondonderwijs	3,5	5,5	4,5	4,6	6,6	5,6	5,8	7,8	6,8	9,5	11,5	10,5	10 studenten	95%

bron: CROW, publicatie 381, december 2018

Richtlijnen: er wordt altijd uitgegaan van de maximale parkeernorm. Er is echter ruimte voor maatwerk. Aanpassen naar de gemiddelde of zelfs minimale parkeernorm gebeurt alleen op basis van een duidelijke en transparante onderbouwing en indien gewenst door middel van een aantoonbaar parkeeronderzoek. De taak voor het opstellen van een duidelijke en transparante onderbouwing en eventueel noodzakelijk parkeeronderzoek ligt bij de ontwikkelende partij.

3. Toepassing

3.1. Dubbelgebruik van parkeerplaatsen

Met behulp van de parkeernormen wordt de parkeerbehoefte van een ontwikkeling berekend. Aan de hand van de soort, de omvang en de parkeernorm(en) van deze ontwikkeling wordt een benodigd aantal parkeerplaatsen berekend. Indien binnen de ontwikkeling verschillende functies worden gerealiseerd, is het mogelijk rekening te houden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen, bijvoorbeeld overdag door werkers en 's avonds door bewoners. Voorwaarde is wel dat de aanvrager in het bouwplan vastlegt dat de voor dubbelgebruik meegerekende parkeercapaciteit door alle gebruikers van het bouwplan gebruikt kan worden. Dat betekent dat exclusief voor functies gereserveerde parkeerplaatsen daarvan geen deel uitmaken. Dubbelgebruik wordt berekend volgens de methodiek van CROW-publicatie 381. Om de mogelijkheden voor dubbelgebruik te bepalen worden de aanwezigheidspercentages gehanteerd, die in tabel 3.1 zijn vermeld.

Tabel 3.1: Aanwezigheidspercentages

	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koopavond [1)]	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Woningen bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	80%	70%
Kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	0%	5%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	0%[2)]	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	100%	0%[3)]	0%[4)]
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	100%	0%[3)]	0%[4)]
Supermarkt	30%	60%	40%	0%	80%	100%	40%	0%[4)]
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	100%	100%	100%	75%
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	50%	100%	25%	100%
Bioscoop/theater/podium/enzovoort	5%	25%	90%	0%	90%	40%	100%	40%

Sociaal medisch: arts/therapeut/consultatiebureau	100%	75%	10%	0%	10%	10%	10%	10%
Verpleeghuis/verzorgingstehuis	100%	100%	50%	25%	50%	100%	100%	100%
Ziekenhuis: patiënten inclusief bezoekers	60%	100%	60%	5%	60%	60%	60%	60%
Ziekenhuis medewerkers	75%	100%	40%	25%	40%	40%	40%	40%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	100%	0%	0%	0%
1) indien sprake is van een traditionele koopavond 2) indien op zaterdag open: 100% 3) indien ’s avonds open: 70% 4) indien koopzondag: 100%								

Bron: CROW, publicatie 381, december 2018

3.2. Sloop/nieuwbouw of functiewijziging

Bij de berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen wordt rekening gehouden met de parkeervraag van de bestaande situatie. Dit betekent dat in het geval van sloop/nieuwbouw of functiewijziging eerst de parkeerbehoefte van bestaande (te vervallen) functies wordt bepaald met behulp van de parkeernormen en -indien van toepassing- aanwezigheidspercentages uit deze nota. Deze parkeerbehoefte mag vervolgens worden afgetrokken van de parkeerbehoefte in de nieuwe situatie. Dit geldt echter alléén als het gebouw de laatste vijf jaar nog legaal gebruikt is. Als een gebouw of terrein meer dan vijf jaar ongebruikt is, moet de parkeerbehoefte van de bestaande functie op nihil worden gesteld.

3.3. Parkeerplaatsen op eigen terrein

Parkeerplaatsen op eigen terrein worden door de gemeente Dongen getoetst op maatvoering en toegankelijkheid. Parkeerplaatsen die te krap bemeten zijn of niet goed in- en/of uitgereden kunnen worden, tellen niet mee bij de beoordeling van de parkeersituatie.

Garages bij woningen worden in de praktijk vaak niet gebruikt voor het stallen van een auto, maar als bergruimte. Daarom wordt een parkeerplaats in een parkeergarage bij een woning alleen meegeteld als er vóór de garage een opstelplaats is van ten minste 5 m lengte.

In beginsel moeten parkeerplaatsen ieder afzonderlijk bereikbaar zijn. Dus twee parkeerplaatsen die achter elkaar liggen, tellen slechts als één parkeerplaats mee. Alleen bij woningen telt de tweede parkeerplaats nog voor de helft mee (dus twee parkeerplaatsen achter elkaar tellen samen als 1,5 parkeerplaatsen). Deze regels zijn samengevat in de volgende tabel.

Tabel 3.2: Berekeningsaantal parkeervoorzieningen bij woningen

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekeningsaantal	Opmerking
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	oprit min. 5,0 meter diep
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	oprit min. 4,5 meter diep
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4	
Garagebox (niet bij woning)	1	0,5	
Garage met enkele oprit	2	1,0	oprit min. 5,0 meter diep
Garage met lange oprit	3	1,3	
Garage met dubbele oprit	3	1,8	oprit min. 4,5 meter diep

Bron: CROW, publicatie 381, december 2018

3.4. Parkeren niet op eigen terrein

Bij nieuwbouw of functiewijziging is uitgangspunt dat het parkeren op eigen terrein moet worden opgelost. Dit betekent dat het parkeren op eigen terrein, of binnen de planontwikkeling van een gebied, moet plaatsvinden. Er zijn redenen denkbaar dat het onmogelijk of onwenselijk is om parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. Dit is bijvoorbeeld het geval als:

- de ontwikkeling is gelegen in een voetgangersgebied;
- het fysiek onmogelijk is om parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren, bijvoorbeeld bij bestaande panden of bij rijtjeswoningen;
- het financieel niet haalbaar is om een parkeervoorziening op eigen terrein te realiseren.

In deze gevallen bekijkt de gemeente Dongen of het mogelijk is de benodigde extra parkeerplaatsen op acceptabele loopafstand (zie paragraaf 3.7) in de openbare ruimte te realiseren. De gemeente kan dan zorgdragen voor de realisatie van de parkeerplaatsen in de openbare ruimte, maar de kosten hiervan komen echter voor rekening van de ontwikkelende partij (onder strikte voorwaarden kan soms ook gebruik gemaakt worden van al bestaande parkeercapaciteit in de openbare ruimte, zie hiervoor paragraaf 3.6).

3.5. Meer dan de parkeernorm

De parkeernormen die in deze nota zijn opgenomen zijn minimum normen. Dat betekent dat het in beginsel toegestaan is om méér parkeerplaatsen te realiseren. Het aanleggen van een overschot aan parkeerplaatsen kan echter wel tot gevolg hebben dat het bouwplan op andere gronden wordt afgewezen, bijvoorbeeld omdat de grotere verkeersaantrekkende werking leidt tot problemen op het gebied van verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid of verkeersmilieu (geluidhinder, luchtkwaliteit).

3.6. Minder dan de parkeernorm

Er zijn situaties denkbaar waarbij de initiatiefnemer het aantal parkeerplaatsen conform de parkeernorm niet kan of wil realiseren. Hieraan kan medewerking worden verleend als voldaan wordt aan één van de volgende voorwaarden:

3.6.1. Elders aanwezige parkeerruimte binnen acceptabele loopafstand

Er wordt aangetoond dat op andere wijze binnen acceptabele loopafstand (zie paragraaf 3.7) rond de ontwikkeling in de benodigde parkeerruimte (conform de normen) wordt voorzien, bijvoorbeeld in een openbare of particuliere parkeergarage[2]. Aangetoond moet worden dat deze alternatieve parkeerruimte daadwerkelijk beschikbaar is op tijden dat die nodig zijn voor de parkeervraag van de ontwikkeling.
Tevens kan voor vervangende parkeerruimte beroep worden gedaan op de openbare ruimte als na onafhankelijk onderzoek blijkt dat daarmee de parkeerdruk in de directe omgeving op het maatgevende moment in de week onder de 85% zal blijven. De kosten van het onderzoek komen voor rekening van de vergunning-aanvrager. Het onderzoeksgebied hangt samen met de maximale loopafstand, zoals beschreven in paragraaf 3.7 en dient met de gemeente afgestemd te worden. Als het mogelijk en noodzakelijk is om nieuwe parkeerplaatsen in de openbare ruimte te realiseren, gebeurt dit op kosten van de aanvrager.

3.6.2. Beperkte uitbreiding

Wanneer bij verbouwplannen het verschil tussen parkeerbehoefte van de oude functie en de nieuwe functie voor de totale ontwikkeling kleiner is dan drie parkeerplaatsen, verleent de gemeente in principe vrijstelling van de parkeereis. Dit geldt bijvoorbeeld voor een beperkte uitbreiding van vloeroppervlak van een winkel. Ook als de rekenkundige waarde van de parkeereis van een project minder dan 1,5 bedraagt, kan op basis van de door initiatiefnemer aan te dragen argumenten vrijstelling worden verleend van de parkeereis. Deze vrijstellingen gelden echter niet voor ontwikkelingen met de functie ‘wonen’.

3.6.3. Bijzondere situaties

De gemeente kan bij bestuurlijk besluit in bijzondere gebieden of situaties afwijken van de geldende normen op basis van de bereikbaarheid en/of de ruimtelijke situatie. Een en ander dient gemotiveerd en vastgelegd te worden in een afzonderlijk collegebesluit. Voorbeelden van situaties waarbij dit kan gelden zijn:

---

2 Het kan hierbij ook gaan om nog te realiseren parkeergelegenheid, waarvoor aan de initiatiefnemer een financiële bijdrage wordt gevraagd. Dit is echter alleen mogelijk als de gemeente daadwerkelijk de benodigde parkeercapaciteit in de omgeving van het bouwplan kan realiseren. Kortom: er moeten concrete plannen zijn voor uitbreiding van parkeerplaatsen.

- ontwikkelingen in de directe nabijheid van hoogwaardige OV knooppunten;
- integrale gebiedsontwikkelingen waarbij door schaalvoordelen meer dubbelgebruik van parkeerplaatsen mogelijk is (vast te leggen in een samenwerkingsovereenkomst);
- als sprake is van een verplaatsing van een functie en aangetoond kan worden dat op de huidige locatie (mits vergelijkbaar) een lager aantal parkeerplaatsen in de praktijk volstaat.
- ontwikkelingen waarbij specifieke maatregelen worden getroffen op mobiliteitsgebied: er dient dan door de initiatiefnemer aangetoond te worden dat de gebruikers van het te bouwen object (blijvend) een lagere parkeerbehoefte hebben dan is berekend op basis van de parkeernormen. Hiervoor is een vervoerplan vereist met concrete en realistische maatregelen om het autoverkeer te beperken.

3.6.4. Bijzondere, nieuwe functies

In sommige sectoren gaan de ontwikkelingen snel. Er ontstaan steeds nieuwe bedrijfs- en winkelformules die bijvoorbeeld inspelen op de mogelijkheden die het internet biedt. Reguliere detailhandel wordt bijvoorbeeld vervangen door online-winkels met soms een vaste locatie waar de goederen desgewenst kunnen worden getoond of opgehaald. Bedrijven bieden hun diensten aan via apps, het delen van goederen wordt steeds eenvoudiger etc. Daar horen nieuwe bedrijfsformules bij en mogelijk ook andere parkeerbehoefte. De huidige parkeernormen zijn gebaseerd op de ‘standaard’ functies. Op het moment dat zich andersoortige functies voordoen, kunnen de standaard parkeernormen daarvoor niet passend zijn. Er wordt in dit soort gevallen maatwerk geleverd: op basis van ervaringen elders en een businessplan van de betreffende onderneming wordt een parkeernorm op maat vastgesteld.

3.7. Acceptabele loopafstanden

Bovenstaande normen gelden in combinatie met een maximale loopafstand om te voorkomen dat parkeerders een bepaalde voorziening niet gebruiken. De loopafstand is de werkelijke afstand (dus niet hemelsbreed) van de bestemming tot de parkeerplaats. Bewoners en werknemers moeten bereid zijn om deze maximale afstand dagelijks af te leggen. De van toepassing zijnde afstanden voor wonen en overige functies zijn:

- wonen tot 100 meter tot bestemming;
- ontspanning tot 100 meter tot bestemming;
- gezondheidszorg tot 100 meter tot bestemming;
- onderwijs tot 100 meter tot bestemming;
- winkelen 200 – 600 meter tot bestemming;
- werken 200 – 800 meter tot bestemming.

In het centrumgebied van Dongen fungeren verschillende winkels en voorzieningen vaak in combinatie met elkaar: men komt (meestal) niet specifiek naar één winkel, maar naar het centrumgebied, waar men verschillende winkels en horeca in één bezoek combineert. Bij dergelijke functies kan voor de maximale loopafstand een ruimere straal worden genomen: het gaat erom dat de afstand tussen de voorzieningen en het centrumgebied *als geheel* (dus tot de randen van het centrum) niet te groot zijn.

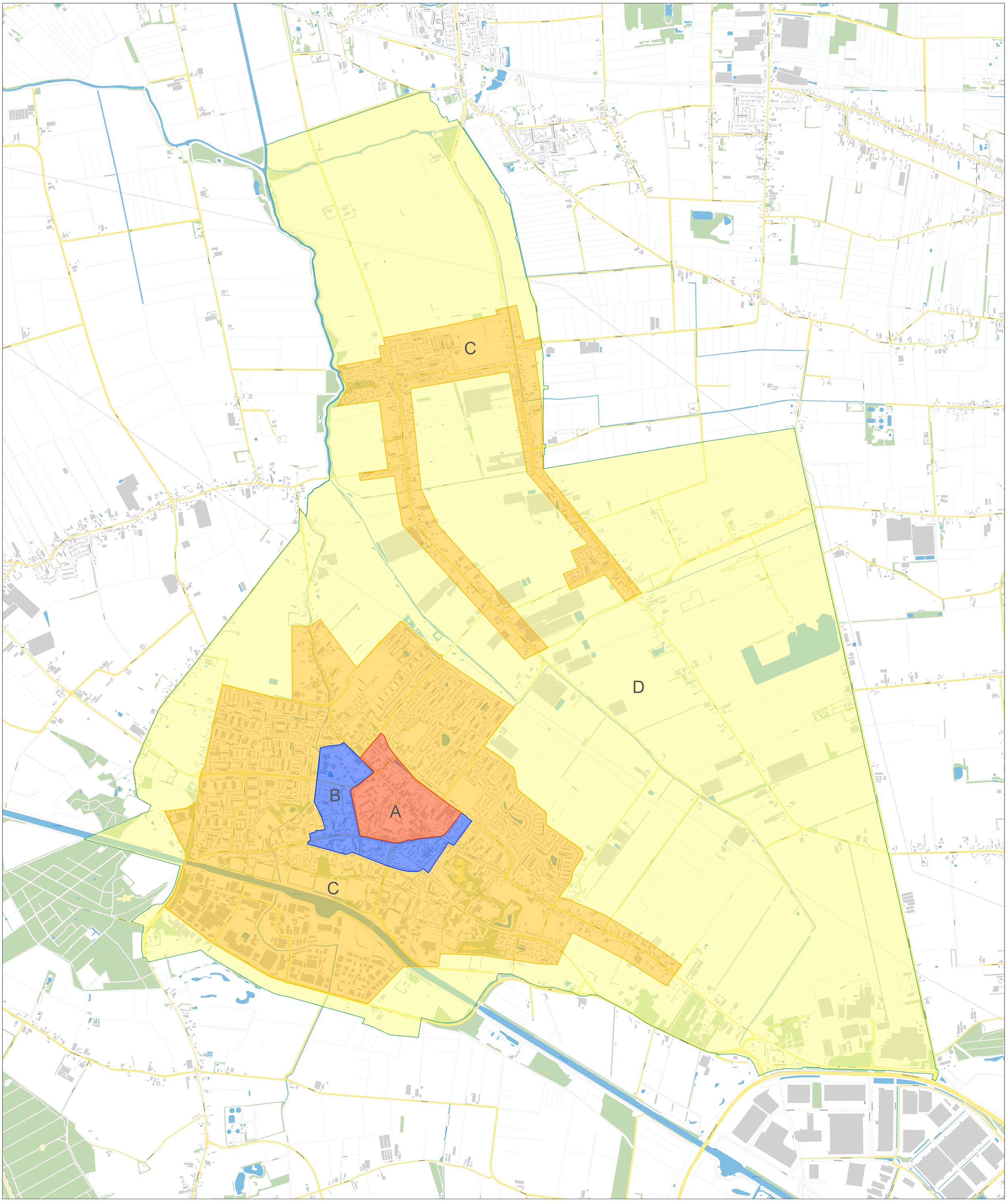
3.8. Vastleggen oplossing

Wanneer duidelijk is waar de gebruikers van de ontwikkeling, na realisatie van het bouwplan exact hun auto kunnen parkeren, is het van belang dat de afspraken daarover goed worden vastgelegd zodat de bouwende partij aan de voorgestelde parkeeroplossing kan worden gehouden.

In de vast te leggen afspraken wordt minimaal het volgende op papier gezet:

- welke ontwikkeling het betreft;
- een berekening van de normatieve parkeerbehoefte;
- de parkeereis, met eventueel een toelichting wanneer deze lager is dan de normatieve behoefte;
- (indien van toepassing:) uitsplitsing naar aantallen parkeerplaatsen voor bewoners, bezoekers en werknemers;
- de wijze waarop aan de parkeereis zal worden voldaan;
- heldere omschrijving van het aantal parkeerplaatsen ten behoeve van bezoekers dat minimaal in de openbare ruimte gerealiseerd dienen te worden;
- mogelijke consequenties voor de eindgebruiker (bijvoorbeeld beperking recht op een parkeervergunning op de openbare weg).

Bijlage 1: kaart gebiedsindeling



Gemeentegrens Dongen	
A	Centrum Dongen
B	Schil rond centrum Dongen
C	Rest bebouwde kom incl. 's-Gravenmoer
D	Gebied buiten bebouwde kom

GEMEENTE DONGEN
Zones parkeren Dongen

figuur

N

project	20190787		
formaat	A0		
schaal	1:10000	definitief	
kaart	1/1	voorlopig	
getekend	J.V.	concept	13-12-2019

Rho
ADVISEURS VOOR LEEFRUIMTE
w www.rho.nl
e info@rho.nl