

**Nota
Parkeernormen
2016**

Beleid, maatwerk en
toepassing

Gemeente Oisterwijk

Colofon

Titel: Nota Parkeernormen 2016

Auteurs(s): Eline Swinkels

Opdrachtgever: Gemeente Oisterwijk

Projectnaam: Nota Parkeernormen

Projectnummer: 16023

Datum: 15 augustus 2016

Status: Definitief

Vastgesteld op: 24 augustus 2016

Gepubliceerd op: 20 oktober

Vervangt de Parkeerfondsverordening gemeente Oisterwijk 2010

Inhoudsopgave

	Pagina
1 Inleiding	6
1.1 Aanleiding	6
1.2 Wat is een parkeernorm?	7
1.3 Juridische positie van parkeernormen	7
1.4 Leeswijzer	8
2 Parkeernormen	9
2.1 Inleiding	9
2.2 Uitgangspunten parkeernormen	9
2.3 Gebiedsindeling	10
2.4 Parkeernormen per gebiedsprofiel	12
2.5 Parkeervoorzieningen bij woningen	12
2.6 Dubbelgebruik	13
2.7 Uitvoeringsregels	14
3 Maatwerk	16
3.1 Maatwerk voor de norm	16
3.2 Maatwerk voor verplichting eigen terrein	17
3.3 Parkeerdruk meten	20
3.4 Hardheidsclausule	20
3.5 Overgangsregeling	20
4 Mobiliteitsfonds	21
4.1 Wat houdt een mobiliteitsfonds in?	21
4.2 Mobiliteitsfonds Oisterwijk	22
4.3 Hoogte afkoopsom	22

Begrippenlijst

Bijlagen

Bijlage 1: Parkeernormen per gebiedsprofiel

Bijlage 2: Afmetingen parkeerplaatsen

Bijlage 3: Halen en brengen bij scholen

Bijlage 4: Fietsparkeernormen

Bijlage 5: Loopafstanden

Bijlage 6: Parkeerdruk meten

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Oisterwijk beschikt over vastgestelde parkeernormen en een parkeerfondsverordening. De laatste actualisatie dateert uit 2009. Inmiddels zijn er nieuwe landelijke parkeerkencijfers van het CROW beschikbaar.

Bovendien blijkt in de praktijk dat sommige beoogde ontwikkelingen geen doorgang kunnen vinden als gevolg van de huidige parkeernormen. Initiatieven voor ontwikkelingen vragen om maatwerk. De parkeerfondsregeling en huidige parkeernormen van Oisterwijk bieden daar geen handvatten voor. Dat is niet wenselijk.

De gemeente Oisterwijk heeft daarom de wens uitgesproken voor een nieuw beleidsdocument: een Nota Parkeernormen met realistische en actuele parkeernormen, met ruimte voor de nodige flexibiliteit.

Doelstelling Nota Parkeernormen

Voor de nota parkeernormen geldt de volgende doelstelling:

Doelstelling

Het bieden van toetsingskader voor het bepalen van de parkeerbehoefte van ruimtelijke plannen en ontwikkelingen in de gemeente Oisterwijk om daarmee de bereikbaarheid en leefbaarheid te waarborgen. Met behulp van dit toetsingskader moet worden voorkomen dat als gevolg van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen parkeerproblemen in de openbare ruimte ontstaan.

Opdracht en resultaat

Het vertrekpunt is voorgaande doelstelling en een aantal richtinggevende kaders en discussiepunten. Het resultaat is een beleidsdocument, voorliggende Nota Parkeernormen, aangevuld met een zogenaamde 'factsheet'. Dit is een los document waarin voor ontwikkelaars of andere initiatiefnemers de spelregels worden uitgelegd.

1.2 Wat is een parkeernorm?

Iedere ruimtelijke functie zoals wonen, werken en winkelen trekt een bepaalde hoeveelheid autoverkeer aan en vraagt daarmee ook om een bepaalde parkeerbehoefte. Een parkeernorm is een getal dat aangeeft hoeveel parkeerplaatsen voor een dergelijke functie nodig zijn per eenheid of oppervlakte. De parkeernormen die in deze nota worden voorgesteld, bieden houvast bij het bepalen van de benodigde parkeerruimte (de parkeereis) bij woningen, kantoren, winkels, etc. Het aantal aan te leggen plaatsen is afhankelijk van de grootte van de voorziening en de parkeernorm die bij die ontwikkeling hoort.

Het gebruik van juiste parkeernormen draagt bij aan een gunstig leef- en woonklimaat: met voldoende parkeerplaatsen wordt parkeeroverlast voorkomen en met een lager aanbod van plaatsen voor bepaalde functies kunnen mensen gestimuleerd worden tot een bewuster mobiliteitsgedrag en een andere vervoerwijze. Sturing in het aanbod van parkeerplaatsen via parkeernormen kan daarbij een middel zijn.

1.3 Juridische positie van parkeernormen

De parkeernormen in deze Nota Parkeernormen hebben betrekking op nieuwbouw, verbouw, uitbreiding of wijziging van functies, daar waar een omgevingsvergunning en/of wijziging van het bestemmingsplan noodzakelijk is. Wanneer een aanvraag tot een wijziging van het bestemmingsplan wordt aangevraagd toetst de gemeente of dit past in het kader van een goede ruimtelijke ordening. Bij deze toetsing wordt onder andere gekeken of voldaan kan worden aan de parkeernormen die horen bij het bouwplan.

Parkeren en het bestemmingsplan

Wanneer een gemeente parkeereisen op wil opleggen dan is de gemeente verplicht om deze op te nemen in het bestemmingsplan. Dit vanwege een reparatiewet die op 29 november 2014 in werking is getreden (Reparatiewet BZK, Staatsblad 2014 Jaargang 2014, Nr. 458). De reparatiewet betreft de stedenbouwkundige bepalingen uit de bouwverordening. Gemeenten dienen de reparatiewet voor 1 juli 2018 op te nemen in bestemmingsplannen. Er is een overgangstermijn voor bestaande bestemmingsplannen tot 1 juli 2018. Na die datum verliezen de stedenbouwkundige bepalingen in de bouwverordening hun (aanvullende) werking voor bestaande bestemmingsplannen. Deze kunnen niet meer als vangnet dienen en dienen te zijn ondergebracht in het bestemmingsplan.

Wanneer de gemeenteraad een nieuw bestemmingsplan vaststelt, treedt de nieuwe regeling per direct in werking. De stedenbouwkundige bepalingen uit de bouwverordening zijn dan niet meer van toepassing. Dat kan dus ook eerder dan 1 juli 2018 het geval zijn.

Verwerking in bestemmingsplan

Bestemmingsplannen die sinds eind 2014 in procedure zijn gebracht is met voorgaande rekening gehouden.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk één staat de aanleiding en het juridische kader beschreven voor deze Nota Parkeernormen. De uitgangspunten voor de parkeernormen van Oisterwijk beschrijft hoofdstuk twee. De mogelijkheden om maatwerk te bieden worden in hoofdstuk drie uitgelegd en het mobiliteitsfonds komt in hoofdstuk vier aan de orde. De rapportage sluit af met een begrippenlijst .

2 Parkeernormen

2.1 Inleiding

Met behulp van parkeernormen wordt voor ruimtelijke ontwikkelingen de parkeereis bepaald. Parkeernormen worden niet gebruikt om bestaande parkeerdruk in beeld te brengen. De parkeereis is het totaal aan parkeerplaatsen dat de aanvrager moet realiseren. In dit hoofdstuk staan de uitgangspunten voor de parkeernormen van Oisterwijk en de regels voor het gebruik vermeld

2.2 Uitgangspunten parkeernormen

De parkeernormen zijn geformuleerd op basis van onderstaande uitgangspunten:

Parkeren op eigen terrein

Bij een ruimtelijke ontwikkeling wordt de parkeervraag in basis op eigen terrein gerealiseerd of, dit geldt met name voor grootschalige ontwikkelingen, binnen het plangebied.

Minimale grens

Een berekende parkeerbehoefte kan een minimale of een maximale grens zijn. Uitgangspunt in Oisterwijk is de minimale grens. De minimale grens houdt in dat het berekende aantal parkeerplaatsen de ondergrens is. Als men meer parkeerplaatsen wil realiseren dan de norm aangeeft, is dat toegestaan. Er mogen echter niet minder parkeerplaatsen worden gerealiseerd.

Volgend parkeerbeleid

Uitgangspunt is een volgend parkeerbeleid. De huidige situatie is daarbij het gegeven. Nieuwe ontwikkelingen sluiten aan op de bestaande parkeervraag. Het oplossen van eventuele bestaande parkeerdruk-problemen wordt niet bij een initiatiefnemer neergelegd, zoals bij sturend parkeerbeleid wel het geval is.

CROW

De parkeernormen zijn gebaseerd op parkeerkencijfers van het CROW, publicatie 317, Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, 2012.

Stedelijkheidsgraad

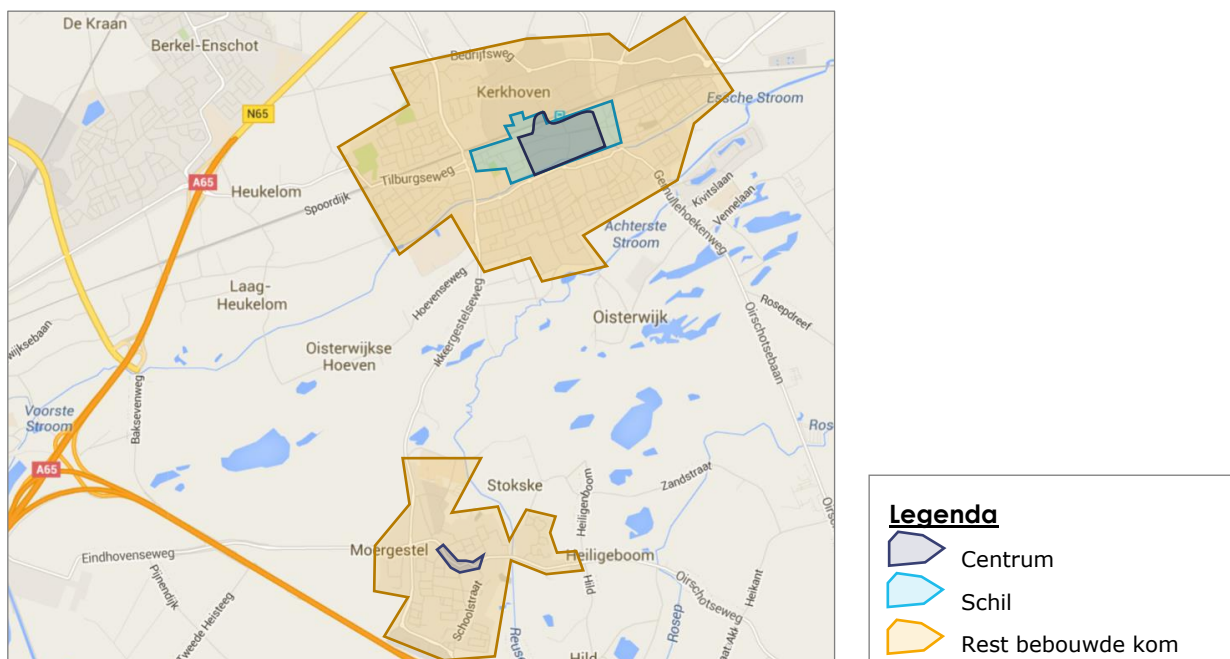
De parkeerkencijfers van het CROW maken onderscheid naar stedelijkheidsgraad. Deze is voor de gemeente Oisterwijk "weinig stedelijk", op basis van de demografische kerncijfers van het CBS per gemeente.

Bandbreedte

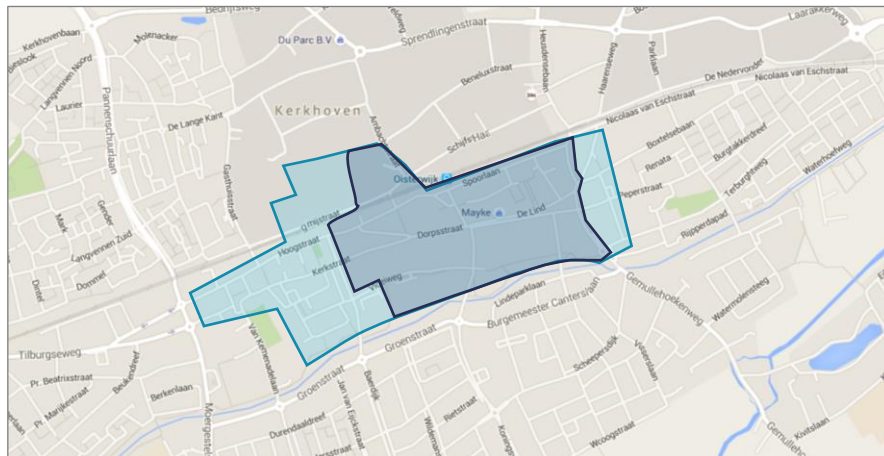
De parkeerkencijfers van het CROW geven een bandbreedte aan, minimaal en maximaal. Als uitgangspunt voor Oisterwijk wordt, net als bij de parkeernormen uit 2010, het gemiddelde van de bandbreedte aangehouden als parkeernorm.

2.3 Gebiedsindeling

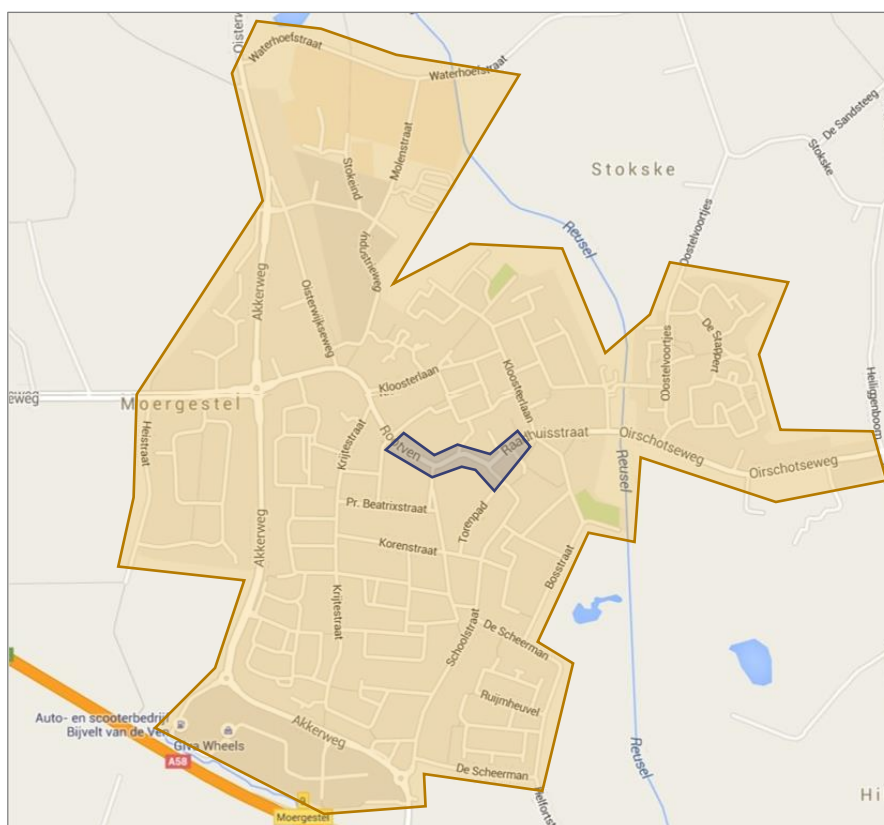
Ook in de gemeente Oisterwijk wordt voor het toepassen van parkeernormen onderscheid gemaakt tussen centrum, schil/overloopgebied en rest bebouwde kom. Dit onderscheid is gebaseerd op het uitgangspunt dat het autobezit in het centrum lager is en dat voorzieningen beter bereikbaar zijn met andere vervoerswijzen, zoals openbaar vervoer. In figuur 1 zijn de deelgebieden in de kernen van Oisterwijk weergegeven. Alles buiten de bebouwde kom valt onder buitengebied. In Oisterwijk is onderscheid gemaakt tussen centrum, schil en rest bebouwde kom. In Moergestel is alleen onderscheid tussen centrum en rest bebouwde kom. Zie figuur 2 en figuur 3 voor detailkaarten.



figuur 1: gebiedsindeling gemeente Oisterwijk



figuur 2: gebiedsindeling centrum Oisterwijk



figuur 3: gebiedsindeling centrum Moergesteel

2.4 Parkeernormen per gebiedsprofiel

In bijlage 1 zijn de parkeernormen per gebiedsprofiel opgenomen. De belangrijkste en meest voorkomende functies zijn opgenomen. Mochten bepaalde functies niet in de lijst voorkomen, wordt in dat geval door de gemeente een onderbouwde afweging gemaakt welke norm of combinatie van normen moet worden toegepast.

2.5 Parkeervoorzieningen bij woningen

Bij ruimtelijke ontwikkelingen is parkeren op eigen terrein uitgangspunt. Bij woningprojecten worden deze vaak in de vorm van een oprit of garage gerealiseerd. Daarmee zijn in theorie voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig. In de praktijk blijkt echter dat deze parkeervoorzieningen niet altijd worden gebruikt voor het parkeren van een voertuig, maar bijvoorbeeld als opslagruimte. Gevolg is dat auto's toch regelmatig op de openbare weg parkeren. Bij de toetsing moet dit worden meegenomen. Hiervoor hanteert Oisterwijk enkele rekenwaardes conform de landelijke richtlijnen van het CROW. Deze zijn opgenomen in tabel 1.

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekend aantal	Opmerking
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	Oprit minimaal 5,0 diep
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	Oprit minimaal 4,5 meter diep
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,6	
Garagebox (niet bij woning)	1	0,7	
Garage met enkele oprit	2	1,2	Oprit minimaal 5,0 diep
Garage met lange oprit	3	1,5	
Garage met dubbele oprit	3	2,0	Oprit minimaal 5,0 diep

tabel 1: omrekenwaardes parkeervoorzieningen bij woningen

Parkeren op de rijbaan komt veel minder vaak voor in een gebied waar het parkeren gereguleerd is (betaald parkeren). Daarom wordt tabel 1 alleen toegepast in gebieden waar geen sprake is van parkeerregulering.

In de gemeente Oisterwijk is betaald parkeren ingesteld in de kern Oisterwijk. Het gebied 'centrum' in Oisterwijk is gedefinieerd op basis van de grenzen van betaald parkeren. Alleen in dit gebied kan bij ruimtelijke ontwikkelingen worden uitgegaan van het theoretische aantal parkeerplaatsen.

2.6 Dubbelgebruik

De gemeente Oisterwijk kiest ervoor om rekening te houden met dubbelgebruik, daardoor is gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen mogelijk. Door het toepassen van dubbelgebruik ontstaat een realistisch beeld van de parkeerbehoefte op de verschillende tijdstippen.

Met dubbelgebruik mag alleen rekening worden gehouden wanneer de parkeerplaatsen vrij toegankelijk zijn voor alle mogelijke parkeerders. Zo kan een oprit bij een woning niet mee worden geteld voor dubbelgebruik. In tabel 2 zijn de aanwezigheidspercentages van het CROW opgenomen voor de verschillende functies en voor de verschillende tijdsperiodes.

	werkdag overdag	middag	avond	koop avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Woningen	50%	60%	100%	90%	60%	60%	70%
Detailhandel	30%	70%	20%	100%	100%	0%	0%
Kantoor/ bedrijven	100%	100%	5%	10%	5%	0%	0%
Sociaal cultureel	10%	40%	100%	100%	60%	90%	25%
Sociaal medisch	100%	100%	30%	15%	15%	5%	5%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%
Bibliotheek	30%	70%	100%	70%	75%	0%	0%
Museum	20%	45%	0%	0%	100%	0%	90%
Restaurant	30%	40%	90%	95%	70%	100%	40%
Café	30%	40%	90%	85%	75%	100%	45%
Bioscoop/ theater	15%	30%	90%	90%	60%	100%	60%
Sport	30%	50%	100%	90%	100%	90%	85%

tabel 2: aanwezigheidspercentages

2.7 Uitvoeringsregels

Op basis van de tabellen met parkeernormen in bijlage 1 wordt per ontwikkeling of bouwplan de parkeereis berekend. De parkeereis is het totaal aan parkeerplaatsen dat de aanvrager moet realiseren, waarbij rekening is gehouden met:

- de parkeernormen voor het betreffende gebiedsprofiel
- omrekenfactoren voor parkeren bij woningen
- dubbelgebruik
- bestaande parkeerplaatsen die aan de 'oude functie' kunnen worden toegeschreven

De volgende uitvoeringsregels zijn van toepassing:

Bezoekersparkeren

De parkeernorm is inclusief het bezoekersparkeren. De parkeerplaatsen voor bezoekers moeten openbaar toegankelijk zijn. Het aantal bezoekersplaatsen kan bepaald worden met de waarden in de kolom 'aandeel bezoekers', zoals in bijlage 1 vermeld.

Afronding

De (som van de) berekende parkeervraag wordt in hele getallen naar boven afgerond.

Maatvoering parkeerplaatsen

Naast het aanleggen van voldoende parkeerplaatsen is ook de maatvoering van parkeerplaatsen belangrijk om de beschikbare parkeerplaatsen goed te kunnen gebruiken. In bijlage 2 staan de minimale maten voor nieuwe parkeerplaatsen en parkeerwegen voor personenauto's.

Salderen

Bij een functiewijziging blijft een gebouw staan, maar krijgt een andere functie. In dat geval kan worden afgeweken van de parkeernorm op eigen terrein. Als de parkeervraag die bij de nieuwe functie hoort, lager dan of gelijk is aan de parkeervraag van de oude functie op basis van de parkeernorm die geldt voor de huidige of oude functie, hoeven geen extra parkeerplaatsen te worden gerealiseerd.

Als de norm voor de nieuwe functie hoger is, moet het verschil aan parkeerplaatsen tussen de nieuwe parkeereis en de bestaande, aan de oude functie toe te wijzen, parkeerplaatsen extra worden aangelegd. Hierbij wordt uitgegaan dat het huidige aantal parkeerplaatsen gehandhaafd blijft. Dus wanneer bij de nieuwe ontwikkeling bestaande parkeerplaatsen komen te vervallen, moeten deze door de initiatiefnemer gecompenseerd worden.

Er moet rekening worden gehouden met de aanwezigheidspercentages van de nieuwe en de oude functie.

Wanneer sprake is van een ontwikkeling in een leegstaand pand, wordt de huidige parkeervraag berekend op basis van de functie die als laatste in het pand heeft gezeten. Wanneer een pand langer dan 6 jaar leegstaat wordt gerekend met een bestaande parkeervraag van 0 parkeerplaatsen.

Functie onbekend

Wanneer vooraf niet bekend is welke functies zich in een gebouw gaan vestigen, wordt per aanvraag bekeken welke parkeereis gesteld moet worden. Hierbij wordt, rekening houdend met de toegestane functies in het bestemmingsplan, uitgegaan van de functie met hoogste parkeernorm.

Inzet parkeercapaciteit

Als bij een functie door de parkeereis parkeercapaciteit wordt gerealiseerd, dan is deze capaciteit primair bedoeld voor de gebruikers en bezoekers van de betreffende functie. Het is de eigenaar van de parkeerplaatsen niet toegestaan de aan de functie gekoppelde capaciteit, geheel of gedeeltelijk, structureel anders in te zetten, tenzij de eigenaar op basis van ervaringscijfers en een actuele parkeerbalans kan aantonen dat het gebruik van de parkeerplaatsen door een andere dan de beoogde doelgroep(en) geen nadelige gevolgen heeft voor de directe omgeving.

Schoolomgeving

Op basis van de parkeernormen voor basisonderwijs en peuterspeelzaal/kinderdagverblijf wordt het aantal parkeerplaatsen voor werknemers bepaald. Voor het bepalen van de parkeerbehoefte voor het halen en brengen van kinderen door ouders wordt een rekenmethode van het CROW gebruikt. Deze rekenmethode is opgenomen in bijlage 3 .

3 Maatwerk

De gemeente Oisterwijk conformeert zich aan de Nota Parkeernormen. Echter, om maatwerk mogelijk te maken kan het college ruimte bieden voor de parkeereis. Onder bepaalde omstandigheden is een aangepaste parkeereis passend of kan worden afgeweken van de eis voor parkeren op eigen terrein. Hiervoor zijn regels voor maatwerk opgesteld. In deze regels wordt aangegeven in welke gevallen maatwerk kan worden verleend voor de parkeereis of de verplichting deze op eigen terrein te realiseren.

3.1 Maatwerk voor de norm

Ontwikkeling met geringe toename parkeerdruk ($< 1,5$ parkeerplaatsen)

Indien de rekenkundige waarde van de parkeereis voor afronding minder dan 1,5 bedraagt wordt vrijstelling verleend van de parkeereis. Er wordt geen financiële vergoeding verlangd en is er geen parkeerdrukonderzoek noodzakelijk. Deze vrijstelling geldt niet voor ontwikkelingen met de functie 'wonen'.

Korting stimulering horeca en detailhandel

De gemeente Oisterwijk stimuleert ontwikkelingen voor nieuwe horeca en detailhandel in het centrum van Oisterwijk. De grenzen van dat gebied zijn in figuur 2 als 'centrum' is aangegeven. Ontwikkelingen binnen die categorie, met een parkeereis van $\geq 1,5$ parkeerplaats, mogen daarom een beroep doen op de parkeergelegenheid in de openbare ruimte. Deze vrijstelling geldt voor het deel van de parkeereis dat niet op eigen terrein kan worden gerealiseerd, met een maximum van vijf parkeerplaatsen.

Met een parkeerbezetting van meer dan 85% is het lastig om een vrije parkeerplaats te vinden. Voorwaarde is dan ook dat die parkeerruimte op de openbare weg aanwezig is op de voor de functie relevante momenten en dat de bezettingsgraad in de nabije omgeving -inclusief de toename ten gevolge van het bouwplan- niet boven de 85% uitkomt. Er worden geen financiële vergoedingen verlangd.

Korting fietsnormen

De gemeente Oisterwijk stimuleert het realiseren van fietsvoorzieningen. Ontwikkelingen die fietsgebruik actief stimuleren en waar fietsen afgesloten en overdekt gestald kunnen worden waarbij rekening wordt gehouden met de fietsnormen, zoals beschreven in bijlage 4 mogen een korting van 10% op de parkeereis doorrekenen. Deze korting geldt niet voor de functie 'wonen'.

Korting invloed gebied station (loopafstand +/- 750m)

Wanneer een ontwikkelaar kan aantonen dat actieve stimulering plaatsvindt van gebruik van openbaar vervoer, bijvoorbeeld in het bedrijfsplan en/of arbeidsvoorwaarden, mag voor deze ontwikkeling een korting op de parkeereis worden doorgevoerd van 10%. Deze korting geldt niet voor de functie 'wonen'.

Combinatie korting

Het is toegestaan om korting te stapelen, bijvoorbeeld door het stimuleren van zowel fiets, openbaar vervoer en/of horeca en detailhandel in het centrum.

3.2 Maatwerk voor verplichting eigen terrein

Deze paragraaf beschrijft op welke wijze in vervangende parkeerruimte kan worden voorzien wanneer de aanvrager op eigen terrein niet, of in onvoldoende mate, kan voldoen aan de parkeereis.

Hierbij kunnen de volgende situaties worden onderscheiden:

- 1 De aanvrager geeft een vervangende private parkeerruimte op.
- 2 De aanvrager realiseert vervangende parkeerruimte in de openbare ruimte.
- 3 De aanvrager koopt de parkeereis af.
- 4 Er wordt gebruik gemaakt van bestaande parkeerplaatsen in het openbaar gebied.

Wanneer de aanvrager niet kan voorzien in voldoende vervangende parkeervoorzieningen voor de betreffende functie, zoals beschreven onder de punten één tot en met drie, wordt de aanvraag afgewezen.

1 De aanvrager geeft een vervangende private parkeerruimte op

In een gebied waar sprake is van betaald parkeren wordt een parkeergelegenheid, die gelegen is op een kortere loopafstand dan de loopafstand tot de meest dichtstbijzijnde grens van het reguleringsgebied, als vervangende parkeerruimte gezien. Daarbij worden de loopafstanden via logische looproutes gemeten. Als maximale loopafstand gelden de 'acceptabele loopafstanden' zoals vermeld in bijlage 5. De vervangende parkeerruimte is voor de functie in voldoende aantallen aanwezig op de juiste momenten. De afmetingen van de parkeerplaatsen dienen minimaal te voldoen aan de afmetingen in bijlage 2. Tevens dienen de plaatsen bereikbaar te zijn op een verkeersveilige wijze. De aanvrager maakt de bezoekers attent op de parkeerplaatsen. Er dient een parkeerovereenkomst bij de bouwaanvraag te worden overlegd. Deze overeenkomst moet een langdurig karakter hebben (circa tien jaar).

In een gebied waar geen sprake is van parkeerregulering wordt als vervangende parkeerruimte een parkeergelegenheid in de onmiddellijke omgeving gezien waarvan redelijkerwijs mag worden aangenomen dat gebruikers van de betreffende functie er gebruik van zullen maken. De vervangende parkeerruimte is voor de functie in voldoende aantallen aanwezig op de juiste momenten. De loopafstanden, zoals opgenomen in de tabel 'acceptabele loopafstanden' uit bijlage 5, worden daarbij in acht genomen. De afmetingen van de parkeerplaatsen dienen minimaal te voldoen aan de afmetingen in bijlage 2. Tevens dienen de plaatsen bereikbaar te zijn op een verkeersveilige wijze. De aanvrager maakt de bezoekers attent op de parkeerplaatsen. Er dient een parkeerovereenkomst tussen de aanvrager en de aanbieder van de private parkeerruimte bij de bouwaanvraag te worden overlegd. Deze overeenkomst moet een langdurig karakter hebben (circa tien jaar).

2 De aanvrager realiseert vervangende parkeerruimte in de openbare ruimte

Vervangende parkeerruimte kan ook een parkeerruimte in het openbaar gebied zijn. Als er extra parkeerplaatsen in het openbare gebied -binnen of buiten een gebied met parkeerregulering- aangelegd kunnen worden, moeten deze minimaal voldoen aan de afmetingen van parkeerplaatsen, zoals aangegeven in bijlage 2. De plaatsen moeten bereikbaar zijn op een verkeersveilige wijze. De nieuwe parkeerplaatsen krijgen en behouden altijd een openbaar karakter, zonder enige verwijzing naar de betreffende functie. De loopafstanden, zoals opgenomen in de tabel 'acceptabele loopafstanden' uit bijlage 5, worden daarbij in acht genomen. De plaatsen worden op kosten van de aanvrager aangelegd. Bij het vervallen van de functie, blijven de plaatsen behouden, zonder dat daarbij de aanvrager recht heeft op een financiële vergoeding. Het aanleggen van parkeergelegenheid in het openbaar gebied kan alleen plaatsvinden in overleg met en goedkeuring van de gemeente, die zorg draagt voor het onderhoud, omdat de parkeerplaats onderdeel is van de openbare weg. Met de aanleg van de parkeerplaatsen ontstaat geen recht op een parkeervergunning.

3 De aanvrager koopt de parkeereis af

Het zelfde als bij punt 2, alleen realiseert de gemeente de parkeerplaatsen. Omdat daarvoor door de gemeente kosten worden gemaakt, staat daar een financiële vergoeding tegenover. Die vergoeding is gebaseerd op de bedragen, zoals opgenomen in hoofdstuk vier. De gemeente draagt dan zorg dat de benodigde parkeerplaatsen in het openbaargebied worden aangelegd.

4 Er wordt gebruik gemaakt van bestaande parkeerplaatsen in het openbaar gebied

Wanneer de aanvrager niet kan voorzien in voldoende parkeervoorzieningen op één van de voorgaande wijzen, kan het college van burgemeester en wethouders ontheffing verlenen van de parkeereis en gebruik te laten maken van bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Dit kan wanneer de realisatie van de ontwikkeling wenselijk wordt geacht en voldoende opweegt tegen de toegenomen parkeerdruk in het openbaar gebied. Voorwaarde hierbij is dat die parkeerruimte op de openbare weg aanwezig is op de voor de functie relevante momenten en dat de bezettingsgraad in de nabije omgeving -inclusief de toename ten gevolge van het bouwplan- niet boven de 75% uitkomt.

Mobiliteitsfonds

Wanneer er sprake is van een mobiliteitsfonds, door de gemeenteraad ingesteld middels een Mobiliteitsfondsverordening, staat er een vergoeding tegenover de ontheffing onder punt 4. Er wordt dan aangesloten bij de bedragen opgenomen in hoofdstuk 4. De bedragen ontvangen bij een ontheffing onder punt 3 worden dan ook in het fonds gestort.

3.3 Parkeerdruk meten

De wijze waarop de parkeerdruk wordt berekend staat in bijlage 6.

3.4 Hardheidsclausule

Het college kan voor ontwikkelingen die bijzonder waardevol zijn voor Oisterwijk, die niet passen binnen de parkeernormen en/of maatwerk, besluiten gebruik te maken van de afwijkingsbevoegdheid als bedoeld in artikel 4:84 Algemene wet bestuursrecht (Awb).

In dit artikel is geregeld dat gehandeld wordt conform een vastgestelde beleidsregel tenzij, wegens bijzondere belangen, de gevolgen van toepassing onevenredig zouden zijn met de door de beleidsregel te dienen doelen. In dat geval is er dus de mogelijkheid om van de beleidsregel af te wijken in bijzondere en onvoorziene omstandigheden die bij het opstellen van het beleid niet konden worden voorzien. Deze hardheidsclausule is van toepassing op de gehele nota en wordt slechts gebruikt indien het voldoen aan de bepalingen door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit.

3.5 Overgangsregeling

Deze Nota Parkeernormen treedt in werking nadat deze is vastgesteld door het college en is gepubliceerd. Voor bestaande bouwinitiatieven is een overgangsregeling van toepassing. De bijlagen 1 tot en met 6 van de parkeerfondsverordening gemeente Oisterwijk 2010 blijven van toepassing op aanvragen die ontvangen zijn voor de inwerkingtreding van de Nota Parkeernormen en op dat moment lopende bezwaar en beroepsprocedures.

4 Mobiliteitsfonds

4.1 Wat houdt een mobiliteitsfonds in?

Mobiliteitsfonds geregeld in mobiliteitsfondsverordening

Een mobiliteitsfonds is, net als een parkeerfonds, een instrument dat beschikbaar is voor het oplossen van parkeervraagstukken bij nieuwe ontwikkelingen. Wanneer een bouwinitiatief niet kan voorzien in voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein kan het college van burgemeester en wethouders ontheffing verlenen. Het heffen van een bijdrage is een juridisch aanvaarde mogelijkheid om die ontheffing te verlenen. Het komt erop neer dat een ontwikkelaar, die niet kan voorzien in voldoende parkeerplaatsen, deze afkoopt door een bijdrage per ontbrekende parkeerplaats in een mobiliteitsfonds te storten.

De gemeenteraad stelt een mobiliteitsfonds in door het vaststellen van een mobiliteitsfondsverordening. De bevoegdheid hiervoor is geregeld in artikel 147 van de Gemeentewet. In de kern regelt een mobiliteitsfondsverordening het volgende:

- 1 Wie het fonds beheert: het college
- 2 Hoe inkomsten gegenereerd worden: via een afkoopregeling
- 3 Hoe de middelen besteed mogen worden: aan parkeervoorzieningen en flankerende maatregelen

Anterieure overeenkomst

Wanneer de ontwikkelaar en de gemeente overeenkomen gebruik te maken van de mogelijkheid op de parkeereis af te kopen, dan leggen zij de afspraken hiervoor vast in een anterieure overeenkomst. In deze overeenkomst wordt vastgelegd welke voorwaarden van toepassing zijn op de storting in het mobiliteitsfonds. Een anterieure overeenkomst is een vormvrije overeenkomst.

Inzet mobiliteitsfonds

De gemeente kan met de afkoopsom, zoals vastgelegd in anterieure overeenkomst, parkeerplaatsen realiseren. Het saldo uit het mobiliteitsfonds kan daarnaast ook, dit in tegenstelling tot een 'parkeerbonds', worden aangewend voor het verbeteren van de openbare parkeersituatie. Bijvoorbeeld door het treffen van flankerende mobiliteitsmaatregelen die bijdragen aan het verbeteren van de parkeersituatie. Voorbeelden zijn: de realisatie van een transferium, maar ook aanleg van voet- en fietspaden, verbeteren kwaliteit openbare ruimte, instellen betaald parkeren of blauwe zone, aanpassen parkeertarieven, bewegwijzering, et cetera. De flankerende maatregelen bieden een alternatief voor de afgekochte parkeerplaatsen en kunnen breed binnen de gemeente worden ingezet.

Een en ander dient de gemeente binnen tien jaar te realiseren. Indien de gemeente deze verplichting niet of slechts gedeeltelijk nakomt, ontvangt de initiatiefnemer de inbreng geheel of naar rato terug, inclusief rentevergoeding.

4.2 Mobiliteitsfonds Oisterwijk

Wanneer door de gemeenteraad van Oisterwijk besloten wordt om een mobiliteitsfonds in te stellen, doormiddel van een mobiliteitsverordening, is die van toepassing en relevant bij de eventuele ontheffingen.

4.3 Hoogte afkoopsom

De hoogte van het bedrag dat initiatiefnemer moet betalen is afhankelijk van de parkeersituatie ter plaatse. In tabel 3 staat per situatie het compensatiebedrag per parkeerplaats. In paragraaf 2.3 zijn de grenzen van de gebieden, gedefinieerd als 'centrum', beschreven in figuur 2 en figuur 3. Alle gebieden buiten het centrum vallen onder de 'overige gebieden'. De gemeente zorgt voor jaarlijkse indexatie van de tarieven.

Situatie	Compensatiebedrag (prijspeil 2016)
CENTRUM	
Realisatie van minder parkeerplaatsen dan parkeereis op eigen terrein, compensatie parkeerplaatsen in openbare ruimte is mogelijk.	€ 5.000,- per parkeerplaats
Realisatie van minder parkeerplaatsen dan parkeereis op eigen terrein, compensatie parkeerplaatsen in openbare ruimte is niet mogelijk, inzet op flankerend beleid.	€ 7.500,- per parkeerplaats
OVERIGE GEBIEDEN	
Realisatie van minder parkeerplaatsen dan parkeereis op eigen terrein, compensatie parkeerplaatsen in openbare ruimte is mogelijk.	€ 3.500,- per parkeerplaats
Realisatie van minder parkeerplaatsen dan parkeereis op eigen terrein, compensatie parkeerplaatsen in openbare ruimte is niet mogelijk, inzet op flankerend beleid.	€ 5.000,- per parkeerplaats

tabel 3: tarieven compensatie parkeerplaatsen

Begrippenlijst

Aanvrager:	Degene die een bouwaanvraag doet voor een ontwikkeling of functie.
Bestemmingsplan:	Bestemmingsplan, provinciaal inpassingsplan of rijks inpassingsplan als bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening dat van toepassing is op de plaats waar de activiteit wordt of zal worden verricht en de krachtens dat plan gestelde nadere eisen. Een bestemmingsplan in Nederland beschrijft wat er met de ruimte in een bepaalde gemeente mag gebeuren. Bestemmingsplannen bevatten niet alleen regels over het grondgebruik, maar bijvoorbeeld ook over maximale hoogte en breedte van bouwwerken.
Bouwverordening:	Verordening als bedoeld in artikel 8 van de Woningwet. In de bouwverordening kunnen o.a. voorschriften van stedenbouwkundige aard opgenomen worden, waaronder eisen voor voldoende parkeergelegenheid.
Bruto Vloer Oppervlak :	De oppervlakte van een ruimte of een groep van ruimten, gemeten op vloerniveau langs de buitenomtrek van de opgaande scheidingsconstructies, die de desbetreffende ruimte of groep van ruimte omhullen. Dit is de som van alle verdiepingen. Dit is conform NEN2580.
CBS:	Het Centraal Bureau van de Statistiek. Het CBS heeft tot taak het publiceren van betrouwbare en samenhangende statistische informatie, die inspeelt op de behoefte van de samenleving.
Centrum, schil en rest:	De gebieden zoals gedefinieerd in deze Nota Parkeernormen

CROW:	Het kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte.
Parkeereis:	Het totaal aan parkeerplaatsen dat de aanvrager moet aanleggen, waarbij rekening is gehouden met de parkeernormen, meervoudig gebruik van parkeerplaatsen, de reductiefactoren voor parkeergelegenheid op eigen terrein en al aanwezige parkeerplaatsen die aan de 'oude functie' konden worden toegeschreven.
Parkeerkencijfers:	De parkeerkencijfers zijn niet ontwikkeld als norm, maar als hulpmiddel. Ontwerpers kunnen daarmee de orde van grootte bepalen voor het aantal aan te leggen parkeerplaatsen bij een bepaalde voorziening.
Parkeernorm:	Dit cijfer geeft aan hoeveel parkeerplaatsen de gemeente eist bij een ruimtelijke ontwikkeling.
Parkeerovereenkomst:	Een overeenkomst tussen de aanvrager en een private partij of de gemeente, waarin beschreven is hoeveel parkeerplaatsen beschikbaar zijn en op welke voorwaarden (waaronder in ieder geval op welke momenten de plaatsen toegankelijkheid zijn, hoe de parkeerplaatsen beschikbaar blijven gedurende de aanwezigheid van functie en hoe de overeenkomst overgaat op een nieuwe huurder/eigenaar van het betreffende pand). De koppeling tussen de ontwikkeling/functie en de parkeerplaatsen dient objectgericht te zijn en niet subjectgericht.
Reguleringsgebied:	Een gebied waarbinnen sprake is van betaald parkeren.

Omgevingsadressendichtheid:	Het aantal adressen binnen een cirkel met een straal van één kilometer rondom een adres, gedeeld door de oppervlakte van de cirkel. De omgevingsadressendichtheid (o.a.d.) wordt uitgedrukt in adressen per km ² .
Omgevingsvergunning:	Omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1 of 2.2. van de Wabo.
Ruimtelijke ontwikkeling:	Het bouwen, slopen of veranderen van de gebruiksfunctie van een perceel/pand.
Stedelijkheidsgraad:	Een maatstaf voor de concentratie van menselijke activiteiten gebaseerd op de gemiddelde omgevingsadressendichtheid.

Overzicht bijlagen

Bijlage 1: Parkeernormen per gebiedsprofiel

Bijlage 2: Afmetingen parkeerplaatsen

Bijlage 3: Halen en brengen bij scholen

Bijlage 4: Fietsparkeernormen

Bijlage 5: Loopafstanden

Bijlage 6: Parkeerdruk meten

Bijlage 1

Parkeernormen per gebiedsprofiel

Parkeernormen wonen

Woning	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buiten gebied	Aandeel bezoekers ¹
Koop, vrijstaand	1,8	2,1	2,3	2,4	0,3 pp per woning
Koop, twee-onder-een-kap	1,7	2,0	2,2	2,2	
Koop, tussen/hoek	1,5	1,8	2,0	2,0	
Koop, etage, goedkoop tot € 185.000,-	1,3	1,4	1,6	1,6	
Koop, etage, midden, tussen € 185.000,- en € 275.000,-	1,4	1,7	1,9	1,9	
Koop, etage, duur, vanaf € 275.000,-	1,6	1,9	2,1	2,1	
Huur, etage, midden/goedkoop, tot € 900,- per maand	1,1	1,2	1,4	1,4	
Huur, etage, duur, vanaf 900,- per maand	1,4	1,7	1,9	1,9	
Huurhuis, sociale huur	1,3	1,4	1,6	1,6	
Huur, vrije sector	1,5	1,8	2,0	2,0	
Aanleunwoning, serviceflat	1,1	1,1	1,2	1,2	

tabel 4: Parkeernormen woningen

¹ Aandeel bezoekers is al meegenomen in de parkeernorm

Parkeernormen voorzieningen

Werk (per 100 m² bvo)	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel bezoekers²
Kantoor (zonder baliefunctie)	1,6	2,0	2,1	2,6	5%
Commerciële dienstverlening	2,1	2,4	2,9	3,6	20%
Bedrijf (industrie, laboratorium, werkplaats)	1,6	2,0	2,4	2,4	5%
Bedrijf (loods, opslag transport bedrijf)	0,7	0,9	1,1	1,1	5%
Bedrijfsverzamel-gebouw	1,3	1,6	1,9	2,0	-

tabel 5: parkeernormen werk

² Aandeel bezoekers is al meegenomen in de parkeernorm

Onderwijs	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buiten gebied	Aandeel bezoekers ³
Kinderdagverblijf (per 100 m ² bvo)	1,0	1,2	1,4	1,5	0%
Basisonderwijs (per leslokaal)	0,8	0,8	0,8	0,8	0%
Middelbare school (per 100 leerlingen)	3,7	4,5	4,9	4,9	11%
ROC (per 100 leerlingen)	4,7	5,4	5,8	5,9	7%
Hogeschool (per 100 studenten)	9,3	10,0	10,7	10,9	72%
Avondonderwijs (per 10 studenten)	4,5	5,6	6,8	10,5	95%

tabel 6: parkeernormen onderwijs

Gezondheid en zorg	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buiten gebied	Aandeel bezoekers³
Huisartsenpraktijk (per behandelkamer)	2,1	2,5	3,0	3,3	57%
Apotheek (per apotheek)	2,3	2,8	3,2	n.v.t.	45%
Fysiotherapie praktijk (per behandelkamer)	1,3	1,5	1,8	2,0	57%
Consultatiebureau (per behandelkamer)	1,4	1,6	1,9	2,2	50%
Consultatiebureau voor ouderen (per behandelkamer)	1,3	1,6	1,9	2,2	38%
Tandartsenpraktijk (per behandelkamer)	1,6	2,0	2,4	2,7	47%
Gezondheidscentrum (per behandelkamer)	1,6	1,9	2,2	2,5	55%
Ziekenhuis (per 100 m ² bvo)	1,4	1,6	1,7	2,0	29%
Crematorium (per gelijktijdige plechtigheid)	n.v.t. .	n.v.t.	30,1	30,1	99%
Begraafplaats (per gelijktijdige plechtigheid)	n.v.t. .	n.v.t.	41,7	41,7	97%
Religiegebouw (per zitplaats)	0,2	0,2	0,2	n.v.t.	--
Verpleeg-verzorgvoorziening (per wooneenheid)	0,6	0,6	0,6	n.v.t.	60%

tabel 7: parkeernormen gezondheid en zorg

³ Aandeel bezoekers is al meegenomen in de parkeernorm

Recreatie (per 100 m² bvo, tenzij anders aangegeven)	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel bezoekers⁴
Bibliotheek	0,5	0,8	1,2	1,4	97%
Museum	0,6	0,8	1,1	n.v.t.	95%
Casino	5,7	6,1	6,5	8,0	86%
Bowlingcentrum	1,6	2,3	2,8	2,8	89%
Biljart- /snookercentrum	0,9	1,2	1,4	1,8	87%
Dansstudio	1,6	3,9	5,5	7,4	93%
Fitnessstudio/ sportschool	1,4	3,4	4,8	6,5	87%
Fitnesscentrum (>1500 m ² bvo)	1,7	4,5	6,3	7,4	94%
Wellnesscentrum	n.v.t.	n.v.t.	9,3	10,3	99%
Sauna, hammam	2,5	4,6	6,7	7,3	99%
Sporthal	1,6	2,2	2,9	3,5	96%
Sportzaal	1,2	2,0	2,8	3,6	94%
Tennishal	0,3	0,4	0,5	0,5	87%
Squashhal	1,6	2,4	2,7	3,2	84%
Zwembad overdekt (100 m ² bassin)	n.v.t.	10,7	11,5	13,3	97%

tabel 8: parkeernormen recreatie deel 1

⁴ Aandeel bezoekers is al meegenomen in de parkeernorm

Recreatie (per 100 m² bvo, tenzij anders aangegeven)	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buiten gebied	Aandeel bezoekers⁵
Zwembad openlucht (per 100 m ² bassin)	n.v.t.	10,1	12,9	15,8	99%
Zwemparadijs	n.v.t.	n.v.t.	12,5	n.v.t.	-
Sportveld (per hectare netto terrein)	20,0	20,0	20,0	20,0	-
Jachthaven (per ligplaats)	0,6	0,6	0,6	0,6	-
Golfoefencentrum (per centrum)	n.v.t.	n.v.t.	51,1	56,2	93%
Golfbaan (18 holes) per (18 holes, 60 ha)	n.v.t.	n.v.t.	96,0	118,3	98%
Indoor speeltuin	3,1	3,9	4,7	5,1	97%
Manege (per box)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,4	
Volkstuin (per 10 tuinen)	n.v.t.	1,3	1,4	1,5	100%
Camping (per standplaats)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1,2	90%
Bungalowpark (per bungalow)	n.v.t.	n.v.t.	1,7	2,1	91%
1* Hotel (per 10 kamers)	0,4	0,8	2,4	4,5	77%
2* Hotel (per 10 kamers)	1,4	2,3	4,1	6,3	80%
3* Hotel (per 10 kamers)	2,1	3,3	5,0	6,8	77%
4* Hotel (per 10 kamers)	3,4	5,1	7,2	9,0	73%

tabel 9: parkeernormen recreatie deel 2

⁵ Aandeel bezoekers is al meegenomen in de parkeernorm

Recreatie (per 100 m² bvo, tenzij anders aangegeven)	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buiten gebied	Aandeel bezoekers⁶
5* Hotel (per 10 kamers)	5,3	7,9	10,6	12,6	65%
"Bed and Breakfast" (per kamer)	1,0	1,0	1,0	1,0	100%
Café/Bar/Cafetaria	5,0	5,0	6,0	6,0	80%
Restaurant	9,0	9,0	13,0	13,0	80%
Discotheek	4,9	13,9	20,8	20,8	99%
Evenementenhal	5,5	6,5	8,5	n.v.t.	98%

tabel 10: parkeernormen recreatie deel 3

⁶ Aandeel bezoekers is al meegenomen in de parkeernorm

Winkelen en boodschappen (per 100 m² bvo)	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buiten gebied	Aandeel bezoekers⁷
Buurtsupermarkt	2,3	3,2	4,1	n.v.t.	89%
Supermarkt (gemiddeld prijsniveau)	3,1	4,7	5,4	n.v.t.	93%
Dorpscentrum	n.v.t.	3,4	4,1	n.v.t.	72%
Kringloopwinkel	n.v.t.	1,3	2,0	2,3	89%
Bruin- en witgoedzaken	4,1	6,2	8,2	9,3	92%
Woonwarenhuis of woonwinkel	1,3	1,8	2,0	2,0	91%
Woonwarenhuis (zeer groot)	n.v.t.	n.v.t.	5,2	5,2	95%
Woonboulevard	n.v.t.	7,9	9,3	n.v.t.	97%
Winkelboulevard	n.v.t.	4,0	4,5	n.v.t.	94%
Bouwmarkt	n.v.t.	1,9	2,4	2,5	87%
Tuincentrum (>1.000m ² wvo ⁸)	n.v.t.	2,4	2,7	2,9	89%
Groencentrum (<2.000m ² wvo)	n.v.t.	2,4	2,7	2,9	98%

tabel 11: parkeernormen winkelen en boodschappen

⁷ Aandeel bezoekers is al meegenomen in de parkeernorm

⁸ wvo = Winkel Vloer Oppervlakte

Bijlage 2

Afmetingen parkeerplaatsen

Afmetingen parkeerplaatsen

Om parkeervoorzieningen goed te kunnen gebruiken dienen deze aan bepaalde maten te voldoen. Parkeervoorzieningen zijn in beginsel opgebouwd uit twee elementen:

1. de parkeerplaats(en)
2. de parkeerweg(en)

Parkeerplaats

In tabel 12 staat de minimale maatvoering voor personenauto's op of langs de weg of een parkeerterrein, gebaseerd op het ASVV 2012⁹.

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

tabel 12: minimale breedte en lengte parkeerplaatsen voor personenauto's

Er wordt geen verschil gemaakt tussen lang parkeren en kort parkeren, omdat parkeerplaatsen vaak gebruikt worden door beide doelgroepen. Uitgangspunt is een zodanige maatvoering dat te allen tijde parkeercomfort wordt geboden. Gehandicaptenparkeerplaatsen dienen zowel bij haaks-, als langsparkeren 3,5 meter breed te zijn of 3,0 meter als er een vrije uitstapstrook naast het parkeervak is.

Parkeerweg

De breedte van de parkeerweg moet zodanig zijn dat de parkeermanoeuvre in één keer kan worden uitgevoerd (zonder te steken). Naarmate de parkeerhoek kleiner is, is minder ruimte nodig. In veel gevallen noodzaken andere eisen (bijvoorbeeld van de brandweer) tot een grotere breedte van de parkeerweg. In tabel 13 staat de breedte van de parkeerweg bij gestoken en haaks parkeren (bij een parkeervakbreedte van 2,5 meter), gebaseerd op het ASVV 2012.

	Breedte parkeerweg
Haaks parkeren	6,0 meter
Gestoken parkeren (60°, 45° of 30°)	4,0 meter
Langsparkeren	3,50 meter

tabel 13: breedte van de parkeerweg bij gestoken en haaks parkeren voor personenauto's

⁹ Voor parkeergarages is de NEN 2443 van toepassing. Voor parkeergarages bedraagt de minimumbreedte 2,30 meter bij normaal gebruik en 2,50 meter bij intensief gebruik. De huidige aanbevolen parkeerbreedte is tenminste 2,40 meter.

De genoemde breedte van de parkeerweg geldt bij de minimale breedte van een parkeervak van 2,5 meter. Indien een parkeervak breder wordt gemaakt, kan de parkeerweg smaller worden.

Bijlage 3

Halen en brengen bij scholen

Inleiding

Het met de auto brengen en halen van kinderen genereert een vraag naar parkeerruimte bij scholen, kinderdagverblijven en buitenschoolse opvang. Deze parkeervraag doet zich voor op vaste momenten van de dag. De auto's blijven slechts korte tijd bij de locatie staan, waardoor zij niet altijd even zorgvuldig worden geparkeerd. In sommige gevallen is dit aanleiding voor klachten van omwonenden. Deze klachten zijn dikwijls te voorkomen door goede communicatie tussen de school, de ouders, de gemeente en de omwonenden. Extra maatregelen zijn immers kostbaar, vaak moeilijk te realiseren en bijkomende regelgeving is moeilijk te handhaven. Daarom is het maar de vraag of met de aanleg van parkeervoorzieningen het probleem verholpen wordt.

4.1 Rekenmethode

Voor gemeenten die toch iets aan de kortstondig optredende problemen van het brengen en halen van kinderen met de auto willen doen, is een rekentool ontwikkeld. In tabel 3 staat een rekenmethode beschreven om het benodigde aantal parkeervoorzieningen bij basisscholen en kinderdagverblijven te berekenen.

4.2 Locatiekeuze

Wanneer de gemeente besluit voor deze parkeerwens een voorziening aan te leggen, moet de locatie van deze parkeerplaatsen zorgvuldig worden gekozen. De plaatsen moeten zoveel mogelijk langs de doorgaande route liggen en een minimale loopafstand naar de school hebben. Er kan eventueel een speciale ingang komen. Parkeerplaatsen die te ver van de school of de ingang liggen, zullen niet worden gebruikt. Hiernaast moet erop worden toegezien dat het personeel deze parkeerplaatsen niet gebruikt. Voor een school met een regionale functie moet bij de dimensionering van de parkeervakken rekening worden gehouden met het feit dat ook personenbusjes gebruikmaken van de parkeervoorziening.

4.3 Rekenvoorbeeld

Hier volgt een voorbeeld voor de bepaling van het aantal parkeerplaatsen voor een school met 160 leerlingen. 60 Leerlingen zitten in de groepen 1 t/m 3. Hiervan wordt 30% met de auto gebracht en gehaald. De overige 100 leerlingen zitten in de groepen 4 t/m 8. Hiervan wordt

10% gebracht en gehaald. Ingevuld in de formules van tabel 5 levert dit het volgende:

$$\begin{aligned} & 60 \times 0,3 \text{ (30\% met de auto)} \times 0,5 \text{ (reductiefactor} \\ & \text{parkeerduur)} \times 0,75 \text{ (reductiefactor aantal kinderen} \\ & \text{per auto)} \\ & + \\ & 100 \times 0,1 \text{ (10\% met de auto)} \times 0,25 \text{ (reductiefactor} \\ & \text{parkeerduur)} \times 0,85 \text{ (reductiefactor aantal kinderen} \\ & \text{per auto)} \\ & = 6,75 + 2,125 = 8,875 \end{aligned}$$

Met andere woorden: er zijn 9 parkeerplaatsen nodig.

Tabel 3. Voorbeeld rekenmethode voor halen en brengen bij basisscholen en kinderdagverblijven

groepen 1 t/m 3	
aantal leerlingen x % leerlingen met auto x 0,5 ¹ x 0,75 ²	
+	
groepen 4 t/m 8	
aantal leerlingen x % leerlingen met auto x 0,25 ¹ x 0,85 ²	
+	
kinderdagverblijf	
aantal leerlingen x % leerlingen met auto x 0,25 ¹ x 0,75 ²	
=	
het totaal aantal parkeerplaatsen voor halen en brengen	
¹ = reductiefactor parkeerduur	
- groepen 1 t/m 3 gemiddeld 10 minuten in periode van 20 minuten = 0,5	
- groepen 4 t/m 8 gemiddeld 2,5 minuten in periode van 10 minuten = 0,25	
- kinderdagverblijf gemiddeld 15 minuten in periode van 60 minuten = 0,25	
² = reductiefactor aantal kinderen per auto	
- groepen 1 t/m 3 = 0,75	
- groepen 4 t/m 8 = 0,85	
- kinderdagverblijf = 0,75	

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

- stedelijkheidsgraad
- stedelijke zone
- 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.



Bijlage 4

Fietsparkeernormen

Achtergrond informatie

Het gewenste aantal fietsparkeervoorzieningen bij een kantoor, een winkel of openbare voorziening wordt bij voorkeur bepaald op basis van tellingen. Dat biedt de beste garantie dat het aanbod voldoet aan de vraag. In een aantal situaties is het echter lastig of onmogelijk om tellingen uit te voeren, bijvoorbeeld omdat het nieuwbouw betreft. In dergelijke situaties kan met behulp van kencijfers het gewenste aantal fietsparkeerplaatsen berekend worden. Dit is vooral van belang als in het ontwerp van het gebouw of de openbare ruimte rekening gehouden moet worden met grote aantallen fietsen.

De kencijfers geven inzicht in het te verwachten aantal geparkeerde fietsen bij een bepaalde functie op een bepaalde locatie op het maatgevende moment van de week. Het aanwijzen van de juiste plek voor fietsparkeerplaatsen gebeurt op praktische wijze. Daar waar daadwerkelijk fietsen worden gestald, worden de fietsparkeerplaatsen gemaakt. Doel van deze werkwijze is vraagvolgend te opereren, om tegemoet te komen aan het daadwerkelijk gebruik. Zo wordt voorkomen dat fietsparkeerplaatsen gerealiseerd worden op plekken die voor gebruikers niet logisch zijn.

Toepassing fietsparkeernormen

Bij het gebruik van de fietsparkeernormen moet met de volgende punten rekening worden gehouden:

- Voor het bepalen van het benodigde aantal fietsparkeerplaatsen moet worden uitgegaan van een maximale fietsparkeerdruk van 80%.
- Functies die door hun gebruikersprofiel (bijvoorbeeld veel studenten) afwijken van het gemiddelde, kennen een afwijkende vraag.
- Er moet worden uitgegaan van het drukste moment tijdens een 'normale' week.
- Bij seizoensafhankelijke functies (buitenzwembaden, tuincentra) is sprake van een 'normale' week tijdens het maatgevende seizoen.

De fietsparkeernormen zijn bedoeld voor solitaire functies. Ze zijn dus niet geschikt voor gebieden met grote menging van functies. Fietsparkeerplaatsen worden daarom vraagvolgend geplaatst. De fietsparkeernormen voor de verschillende functies zijn opgenomen in deze bijlage.

Op basis van het document 'Fietsgebruik per gemeente' van Kenniscentrum Fietsberaad is de gemeente Oisterwijk een gemiddelde gemeente voor wat fietsgebruik betreft. Het is daarom niet nodig om correctiefactoren toe te passen op de landelijke kencijfers.

Maatgevende moment

Het drukste moment in een normale week of in het jaar is maatgevend voor de norm, tabel 24 en volgende met alternatieve eenheden en maatgevende momenten geven het maatgevende moment voor de verschillende functies weer. Bij het verrichten van tellingen kunnen deze tabellen gebruikt worden om het juiste telmoment te bepalen. In deze tabellen staat ook hoe de eenheden voor de grootte van de functies omgerekend kunnen worden naar alternatieve eenheden.

Standaard is een marge van +20% in de normen verwerkt (uitgezonderd woningen). Deze extra parkeercapaciteit is gewenst, omdat fietsers de lege plekken ook moeten kunnen vinden (frictieleegstand). Daarnaast wordt zo enige flexibiliteit geboden om een beperkte groei van het fietsgebruik te kunnen opvangen.

Voor werklocaties wordt zo veel mogelijk onderscheid gemaakt tussen werknemers en bezoekers.

Fietsparkeernormen

Kantoor	Locatie	Norm	Per	Opmerking
Kantoor (personeel)	Centrum	1,7	100 m ² bvo	Hoe meer gespecialiseerde functies, hoe lager het fietsgebruik. Ook de cultuur van de branche heeft invloed.
	Schil centrum	1,2		
	Rest bebouwde kom	1,2		
	Buitengebied	0,7		
	Op NS-station	0,9		
Kantoor (bezoekers)		5	balie	Minimaal 10

tabel 14: fietsparkeernormen kantoor

Basisscholen	Schoolgrootte	Norm	Per	Opmerking
Basisschool (leerlingen)	< 250 leerlingen	4,3	10 leerlingen	Bij een groter verzorgingsgebied meer fietsen en ook auto's
	250 tot 500 leerlingen	5,0		
	leerlingen	6,2		
	> 500 leerlingen			
Basisschool (medewerkers)		0,4	10 leerlingen	

tabel 15: fietsparkeernormen basisscholen

Middelbare scholen en ROC's	Locatie	Norm	Per	Opmerking
Middelbare school (leerlingen)		14	100 m ² bvo	Grote aantallen
Middelbare school (medewerkers)	Centrum	0,6	100 m ² bvo	
	Schil Centrum	0,5		
	Rest bebouwde kom	0,4		
ROC (leerlingen)		12	100 m ² bvo	Op OV-locaties lager
ROC (medewerkers)		0,9	100 m ² bvo	

tabel 16: fietsparkeernormen middelbare scholen en ROC's

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

tabel 17: fietsparkeernormen winkelen en boodschappen

Horeca en verblijfsrecreatie	Locatie	Norm	Per	Opmerking
Fastfoodrestaurant	Centrum en schil Rest bebouwde kom Buitengebied	29 10 5	Locatie	Terras meetellen
Restaurant (eenvoudig)	Binnen de bebouwde kom Buiten de bebouwde kom	18 15	100 m ² bvo	Bijv. pannenkoekenhuis Terras meetellen
Restaurant (luxe)		4	100 m ² bvo	

tabel 18: fietsparkeernormen horeca en verblijfsrecreatie

Gezondheidszorg en maatschappelijke voorzieningen	Locatie	Norm	Per	Opmerking
Apotheek (bezoekers)		7	Locatie	Kleine aantallen
Apotheek (medewerkers)		4	Locatie	Kleine aantallen
Begraafplaats/ crematorium		5	Gelijktijdige plechtigheid	Kleine aantallen
Gezondheidscentrum (bezoekers)		1,3	100 m ² bvo	
Gezondheidscentrum (medewerkers)		0,4	100 m ² bvo	
Kerk/moskee		40	100 zitplaatsen	Protestanten fietsen meer dan katholieken, Moslims het minst
Ziekenhuis (bezoekers)		0,5	100 m ² bvo	Grote aantallen
Ziekenhuis (medewerkers)	Centrum Schil centrum Rest bebouwde kom	0,4 0,4 0,2	100 m ² bvo	Grote aantallen

tabel 19: fietsparkeernormen gezondheidszorg en maatschappelijke voorzieningen

Sport, cultuur en ontspanning	Locatie	Norm	Per	Opmerking
Bibliotheek		3	100 m ² bvo	
Bioscoop	Centrum Schil centrum Rest bebouwde kom	7,8 4,3 1,4	100 m ² bvo	Grote aantallen
Fitness	Centrum Schil centrum Rest bebouwde kom	5,0 3,7 2,0	100 m ² bvo	
Museum		0,9	100 m ² bvo	
Sporthal		2,5	100 m ² bvo	
Sportveld		61	ha netto terrein	
Sportzaal		4,0	100 m ² bvo	
Stadion		9	100 zitplaatsen	Grote aantallen
Stedelijk evenement		32	100 bezoekers	Grote aantallen
Theater	Centrum Schil centrum Rest bebouwde kom	24 21 18	100 zitplaatsen	Grote aantallen
Zwembad (openlucht)		28	100 m ² bassin	Grote aantallen
Zwembad (overdekt)		20	100 m ² bassin	Grote aantallen

tabel 20: fietsparkeernormen sport, cultuur en ontspanning

Overstappen	Locatie	Norm	Per	Opmerking
Busstation	Centrum en schil	42	Halterende buslijn	
Carpoolplaats	Rand bebouwde kom	0,8	Autoparkeerplaats	

tabel 21: fietsparkeernormen overstappen

Woning	Norm 1	Per	Opmerking	Norm 2	Per
Rij- en vrijstaande woning	1	Kamer	Bij voorkeur plus 1	5,5	Woning
Appartement (met fietsenberging)	0,75	Kamer	Minimaal 2 plekken	2,5	Woning
Appartement (zonder fietsenberging)	0,25	Kamer	Ten behoeve van buurtstallingen en fietstrommels. Heeft niet de voorkeur.	0,75	Woning
Studentenhuis	1	Kamer			
De tabel betreft alleen de fietsparkeervoorzieningen voor bewoners. In de openbare ruimte moet daarnaast rekening gehouden worden met fietsparkeervoorzieningen voor bezoekers (0,5–1 per woning).					

tabel 22: fietsparkeernormen woning

Aantal fietsen	Oppervlakte (m ²)	Opmerking
2	4,1	Haaks
3	5,8	Haaks
4	7,3	45°
5	8,4	45°
6	9,5	45°
7	10,6	45°
8	11,8	45°

tabel 23: oppervlak fietsenschuur bij woningen voor het stallen van fietsen, exclusief bergruimte)

Alternatieve eenheden en maatgevende momenten fiets parkeren

Kantoor	Eenheid 1	Eenheid 2	Eenheid 3	Maatgevend moment
Kantoor (personeel)	100 m ² bvo	4 arbeidsplaatsen		Werkdagochtend
Kantoor met balie (bezoekers)	Balie			Werkdagochtend
Basisscholen				
Basisschool (leerlingen)	10 leerlingen	0,4 leslokalen		Schooltijden
Basisschool (medewerkers)				
Middelbare scholen en ROC's	Eenheid 1	Eenheid 2	Eenheid 3	Maatgevend moment
Middelbare school (leerlingen)				
Middelbare school (medewerkers)	100 m ² bvo	1 leslokaal		Schooltijden
ROC (leerlingen)				
ROC (medewerkers)				
Winkelen en boodschappen doen	Eenheid 1	Eenheid 2	Eenheid 3	Maatgevend moment
Winkelcentrum	100 m ² bvo	80 m ² vvo	0,56 winkels	Zaterdagmiddag 14-17 uur
Supermarkt	100 m ² bvo	80 m ² vvo	0,5 kassa	Zaterdagmiddag 14-17 uur
Bouwmarkt	100 m ² bvo	90 m ² vvo		Zaterdag (en koopzondag)
Tuincentrum	100 m ² bvo (totaal)	80 m ² bvo (binnen)	80 m ² vvo (totaal)	Zaterdag (en koopzondag)

tabel 24: alternatieve eenheden en maatgevende momenten per solitaire functie, deel 1

Gezondheidszorg en voorzieningen	Eenheid 1	Eenheid 2	Eenheid 3	Maatgevend moment
Apotheek (bezoekers)				
Apotheek (medewerkers)	Locatie	4 kassa's	12 medewerkers	Werkdag 14-16 uur
Begraafplaats	Gelijktijdige plechtigheid	0,35 locatie		Tijdens plechtigheid
Crematorium		120 zitplaatsen		
Gezondheidscentrum (bezoekers)	100 m ²	1,33 behandel kamers		Werkdag 9-12 uur
Gezondheidscentrum (medewerkers)				
Kerk/moskee	100 zitplaatsen			Tijdens dienst
Ziekenhuis (bezoekers)	100 m ² bvo	1,33 bedden		Werkdag 10-12 uur, 14-16 uur, en 19-20 uur
Ziekenhuis (medewerkers)				
Horeca en verblijfsrecreatie	Eenheid 1	Eenheid 2	Eenheid 3	Maatgevend moment
Fastfoodrestaurant	Locatie	15,6 tafels	60 stoelen	Zondag 17-18 uur
Restaurant (eenvoudig)	100 m ² bvo	13 tafels	50 stoelen	Vr-za-zo 18-20 uur
Restaurant (luxe)		6,5 tafels	25 stoelen	Vr-za-zo 18-20 uur

tabel 25: alternatieve eenheden en maatgevende momenten per solitaire functie, deel 2

Sport, cultuur en ontspanning	Eenheid 1	Eenheid 2	Eenheid 3	Maatgevend moment
Bibliotheek	100 m ² bvo	1000 leden		Woensdag 13-16 uur
Bioscoop	100 m ² bvo	0,15 zalen	33 stoelen	Zaterdag 19-22 uur
Fitness	100 m ² bvo	6 apparaten		Ma-di-wo 19-21 uur
Museum	100 m ² bvo			Buiten schooltijden
Sporthal	100 m ² bvo	0,21 kleedkamers	0,05 locatie	Zaterdag en zondag 13-18 uur
Sportveld	Ha netto terrein	1,15 velden		Speeldag ochtend, evt. wedstrijd met veel publiek
Sportzaal	100 m ² bvo	0,26 kleedkamers	0,05 locatie	Gebruikstijden
Stadion	100 zitplaatsen			Bij thuiswedstrijden
Stedelijk evenement	100 bezoekers			Afhankelijk van evenement
Theater	100 zitplaatsen	0,5 zalen	300 m ² bvo	Zaterdag 19-22 uur
Zwembad (openlucht)	100 m ² bassin			Bij mooi weer, buiten schooltijd
Zwembad (overdekt)	100 m ² bassin			Vrijdag 9-13 uur
Woning	Eenheid 1	Eenheid 2	Eenheid 3	Maatgevend moment
Rij- en vrijstaande woning	Kamer	25 m ² bvo	0,25 woning	
Appartementen (met fietsenberging)	Kamer	25 m ² bvo	0,33 woning	avond
Appartementen (zonder fietsenberging)	Kamer	25 m ² bvo	0,33 woning	
Studentenhuis	kamer			

tabel 26: alternatieve eenheden en maatgevende moment per solitaire functie, deel 3

Algemene opmerkingen/definities:

- bvo: bruto vloeroppervlak
- vvo: verkoop vloeroppervlak
- arbeidsplaats: maximaal gelijktijdig aanwezige werknemers

Bijlage 5

Loopafstanden

Loopafstanden

Indien de parkeervraag niet (volledig) op eigen terrein kan worden opgelost, kan gekeken worden naar vervangende parkeergelegenheid. In tabel 27 is aangegeven wat een acceptabele loopafstand tot deze alternatieve parkeergelegenheid is. De loopafstand wordt bepaald vanaf de eerste deur van een complex. Bij de woning is dat de voordeur, bij een kantoorpand de hoofdingang et cetera.

Hoofdfunctie	Acceptabele loopafstand
Wonen	100 meter
Winkelen	200 meter
Werken	200 meter
Ontspanning	100 meter
Gezondheidszorg	100 meter
Onderwijs	100 meter

tabel 27: acceptabele loopafstanden

Bijlage 6

Parkeerdruk berekenen

Parkeerdruk berekenen

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

Afbakening gebied.

In paragraaf 2.5 staat de loopafstand waarbinnen een oplossing voor het parkeren gevonden moet worden. De loopafstand wordt gemeten vanaf de eerste deur van een complex. Bij een woning is dat de voordeur, bij een kantorenpand de hoofdingang etc. In het gebied dat binnen de in paragraaf 2.5. genoemde loopafstand valt, wordt de parkeerdruk gemeten. Dit gebied wordt op kaart aangegeven.

Aantal parkeerplaatsen.

Vervolgens wordt van de legale parkeerplaatsen het aantal geparkeerde auto's geteld. Een legale plek is: een parkeervak (uitgezonderd gehandicaptenparkeerplaatsen en gereserveerde plaatsen). Als er geen parkeervakken zijn, wordt de straatlengte in meters gedeeld door zes meter (lengte parkeervak volgens bijlage 2). De straatlengte wordt gemeten tussen kruispunten, onderbrekingen (een plaats in een parkeerstrook voor bijv. een boom, speelplek, afvalcontainer of een uitrit). Ook mag vijf meter vanaf een bocht niet worden geparkeerd. Dit moet worden afgetrokken van de straatlengte. Indien de deling leidt tot een getal achter de komma, dan wordt het aantal plaatsen naar beneden afgerond, tenzij het getal achter de komma groter of gelijk is aan acht.

Aantal geparkeerde auto's

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

Tijdstippen van meting.

Doordeweekse avond/nacht	23.00-01.00 uur
Doordeweekse ochtend	10.00-12.00 uur
Doordeweekse middag	13.00-15.00 uur
Koopavond	18.00-20.00 uur
Zaterdagmiddag	13.00-15.00 uur

De doordeweekse tellingen geven een beeld van de 'normale parkeerdruk'; de tellingen op koopavond en zaterdagmiddag geven een beeld van de tellingen tijdens de wekelijkse piekdruk. De tellingen worden uitgevoerd buiten de vakantieperioden.

Parkeerdruk.

Parkeerdruk bestaand = (het aantal geparkeerde auto's huidige situatie) / (het aantal legale parkeerplaatsen huidige situatie)

Parkeerdruk toekomst = (parkeerbehoefte nieuwe situatie) + (het aantal geparkeerde auto's huidige situatie) / (het aantal legale parkeerplaatsen huidige situatie)

De verschillende tijdstippen kunnen een verschillende parkeerdruk opleveren. Immers 's avonds kunnen de parkeerplaatsen anders gebruikt worden dan overdag. Per tijdstip wordt de bestaande en toekomstige parkeerdruk bepaald.

De hoogste parkeerdruk die wordt gemeten op de aangegeven tijdstippen is maatgevend voor het bepalen of de parkeerdruk boven de 85% uitkomt. Dit betekent dat als op één van de gemeten tijdstippen de parkeerdruk boven de 85% uitkomt, er geen gebruik kan worden gemaakt van de restcapaciteit van de openbare weg.