

Nota Parkeernormering; Auto en fiets 2016

Kennisgeving op basis van de Algemene wet bestuursrecht

Burgemeester en wethouders maken ingevolge artikel 3:40 van de Algemene wet bestuursrecht bekend dat de gemeenteraad op 21 september 2016 besloten heeft om de *Nota Parkeernormering 2016, Auto en fiets* vast te stellen.

De gemeenteraad is bevoegd om beleidsregels vast te stellen op basis van artikel 4:81 van de Algemene wet bestuursrecht en van de Gemeentewet.

Ruimtelijke ontwikkelingen moeten mogelijk zijn zonder dat de kwaliteit van de openbare ruimte door parkeren van auto's en fietsen wordt aangetast. De nota dient als toetsingskader voor ontwikkelingen, waarbij sprake is van een parkeerbehoefte. De nota maakt het mogelijk om te bepalen hoeveel parkeerplaatsen bij een ruimtelijke ontwikkeling benodigd zijn. Dit geldt voor nieuw- en verbouwplannen en voor functiewijzigingen.

De nota kent uitgangspunten met betrekking tot o.a. eigen verantwoordelijkheid van een ontwikkelaar, flexibiliteit, maatwerk, gebiedsgewijze aanpak, handhaafbaarheid en aanpasbaarheid.

De nota vervangt de Nota Parkeernormen 2003, die alleen betrekking heeft op auto's. Er geldt een overgangsregeling voor bekende bouwinitiatieven. Deze regeling houdt in dat een initiatiefnemer bij de gemeente voor op de datum van vaststelling van de nota bekende bouwinitiatieven nog maximaal één jaar na publicatiedatum van de nota een vergunningsverzoek kan indienen op basis van de oude parkeernormen.

De nota wordt over 3 jaar geëvalueerd.

Tegen het besluit tot vaststelling van de nota kan geen bezwaar worden gemaakt of beroep worden ingesteld.

De nota treedt met ingang van 30 september 2016 in werking. De nota kunt u inzien op www.overheid.nl

De gemeenteraad van 's-Hertogenbosch, in zijn openbare vergadering van 21 september 2016;

gezien het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 20 juli 2016, regnr. 5856996;

gelet op de Gemeentewet;

Besluit

De "Nota Parkeernormering 2016: Auto en Fiets" d.d. 30 maart 2016 vast te stellen, gebaseerd op de actuele kentallen van het CROW;

Ten behoeve van onderscheid in de gebiedskenmerken de gemeente in te delen in 6 zones;

Zowel normen als richtlijnen te hanteren, waarvan het college gemotiveerd kan afwijken;

Een overgangsregeling te hanteren voor lopende initiatieven, zoals omschreven in de Nota.

's-Hertogenbosch,

De gemeenteraad voornoemd,

De griffier, De voorzitter,

drs. W.G. Amesz, mr.dr. A.G.J.M. Rombouts

Nota Parkeernormering: Auto en fiets 2016

1. Inleiding

Waarom een Nota Parkeernormering?

De beschikbare openbare ruimte wordt schaarser omdat steeds meer functies hierop beslag leggen. Nieuwe ontwikkelingen zijn wenselijk voor de (economische) ontwikkeling en leefbaarheid van de stad, maar leggen ook druk op dit gebied. Elke ontwikkeling kent een parkeerbehoefte die niet altijd op het eigen terrein kan worden opgevangen. Op die momenten wordt de openbare ruimte gebruikt voor parkeren. Dit kan de kwaliteit van de openbare ruimte aantasten.

Om te bepalen hoeveel parkeerplaatsen bij een ontwikkeling benodigd zijn, heeft de gemeente parkeernormen geformuleerd. Op grond van de Wro mag de bouwverordening geen stedenbouwkundige voorschriften meer bevatten. Parkeren moet in een bestemmingsplan geregeld worden. Door voor een aparte Nota Parkeernormering te kiezen, wordt dit probleem ondervangen en is het niet noodzakelijk om in bestemmingsplannen parkeernormering in detail op te nemen. Vanuit het betreffende bestemmingsplan kan in de planregels (en de toelichting) naar de Nota Parkeernormering worden verwezen. Inzichtelijk moet zijn dat het parkeren uitvoerbaar is. De nota dient ook als een toetsingskader voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, waarvoor een nieuw bestemmingsplan wordt opgesteld of waarvoor een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan wordt aangevraagd.

Waarom een nieuwe Nota Parkeernormering?

Om te zorgen dat bij bouwontwikkelingen wordt gezorgd voor een afdoende parkeeroplossing gebruikt de gemeente 's-Hertogenbosch de Nota Parkeernormering. De voorganger van deze nota dateert uit 2003 en is verouderd. Sinds 2003 zijn er diverse ontwikkelingen geweest waardoor de Nota Parkeernormen 2003 niet langer voldoet. Dit betreffen onder andere ontwikkelingen in detailhandel, omzetting van kantoren naar woningen, de komst van hotels en bed and breakfasts, het toestaan van aan huis gebonden beroepen en bedrijven, functiewijzigingen in het buitengebied en woningsplitsing. Daarnaast wordt voor de komende jaren nog een aantal ontwikkelingen voorzien, zoals een verandering in het bezit en gebruik van auto's en fietsen, opkomst van elektrisch aangedreven voertuigen, stimuleren van samenrijden, een toename in thuiswerken en lagere woningbezetting.

In deze Nota Parkeernormering 2016 wordt ingespeeld op deze ontwikkelingen. Deze Nota Parkeernormering is opgesteld om bij nieuw- en verbouwplannen en bij functiewijziging te bepalen hoeveel parkeerplaatsen voor deze ontwikkeling nodig zijn, om zo parkeeroverlast (ongewenste parkeerdruk op de openbare ruimte) als gevolg van de ontwikkeling te voorkomen.

Opbouw van de Nota Parkeernormering

In deze Nota Parkeernormering is het juridisch en beleidsmatig kader opgenomen in hoofdstuk 2. In hoofdstuk 3 is ingegaan op de wijze waarop de gemeente 's-Hertogenbosch aan kijkt tegen parkeernormering en de toepassing hiervan. Tot slot zijn in de hoofdstukken 4 en 5 de parkeernormen en de toepassing van de parkeernormering uitgewerkt.

2 Kader

2.1 Juridisch kader

Bouwverordening

Deze Nota Parkeernormering is van toepassing op nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, nieuwbouw- of verbouwplannen, waarvoor een omgevingsvergunning verplicht is. Bij de beoordeling of de vergunning kan worden verleend, toetst de gemeente de aanvraag aan het bestemmingsplan en aan de Bouwverordening. In artikel 2.5.30 van de Bouwverordening is in het kort bepaald dat de aanvrager in voldoende mate moet voorzien in parkeerruimte op eigen terrein. Met behulp van de Nota Parkeernormering kan de benodigde parkeerruimte worden berekend.

Reparatiewet BZK 2014

Op 29 november 2014 is de Reparatiewet BZK 2014 in werking getreden. De Reparatiewet neemt onder meer de wettelijke grondslag weg voor de stedenbouwkundige bepalingen uit de bouwverordening. Dit betekent dat de stedenbouwkundige voorschriften uit de bouwverordening geleidelijk via overgangsrecht zullen 'uitsterven'. De Reparatiewet hanteert een overgangstermijn die loopt tot 1 juli 2018. Het nieuwe recht treedt echter al eerder in werking wanneer voor 1 juli 2018 een (nieuw) bestemmingsplan wordt vastgesteld. Stedenbouwkundige bepalingen uit de bouwverordening zijn niet meer van toepassing wanneer ontwerpbestemmingsplannen die op dit moment in procedure zijn, (definitief) worden vastgesteld door de gemeenteraad. Dit betekent dat artikel 2.5.30 van de bouwverordening niet meer van toepassing is en het voorzien in de benodigde parkeerruimte dus via het bestemmingsplan geregeld moet worden. In 's-Hertogenbosch wordt dit inmiddels gedaan.

Bestemmingsplan

Per 1 november 2014 is het Besluit Quick Wins in werking getreden. In tegenstelling tot het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dat in 2008 als uitwerking op de Wro is vastgesteld, maakt dit besluit het mogelijk vanuit bestemmingsplannen naar beleidsdocumenten te verwijzen. Hierdoor kan een parkeernorm in het bestemmingsplan via beleidsregels verder worden uitgewerkt. Dit betekent dat de werkwijze weer vergelijkbaar is met de werkwijze met de Bouwverordening.

Als concrete parkeernormen in de regels van het bestemmingsplan worden vastgelegd, dan wordt het bestemmingsplan in de praktijk moeilijk uitvoerbaar en leidt dit tot nodeloze afwijkingsprocedures. Ook zou een wijziging van de parkeernormen die voortkomt uit voortschrijdend inzicht, niet kunnen worden doorgevoerd omdat dan een bestemmingsplanherziening nodig is. Daarom wordt geadviseerd om de beschikbaarheid van voldoende parkeergelegenheid te regelen in de bestemmingsplanregels en daarnaast de specifieke parkeernormen vast te leggen in een aparte nota. Een veel gebruikte manier van borgen van parkeervoorzieningen is door in het bestemmingsplan voldoende ruimte vrij te houden via een toepasselijke bestemming, een bebouwingspercentage of een andere aanduiding. Hiernaast kan een "voorwaardelijke verplichting[1]" in een bestemmingsplan voldoende parkeergelegenheid afdwingen. Door deze mogelijkheden en de mogelijkheden voor wijzigingen en ontheffing in het bestemmingsplan op te nemen, is het mogelijk om via het bestemmingsplan net zo flexibel met bijstellingen van parkeernormen en ontheffingen om te gaan als ten tijde van de bouwverordening. Het is dan ook niet nodig om naar een concrete Nota Parkeernormen inclusief publicatiedatum te verwijzen, want ook dit heeft het nadeel dat bij een wijziging in de Nota Parkeernormen een bestemmingsplanherziening nodig is. Ook stallingsruimte voor fietsen of ruimte voor laden en lossen kunnen zo worden geregeld.

[1] De plicht om bij bepaald gebruik bepaalde voorzieningen te treffen. In dit geval dus parkeervoorzieningen.

Na vaststelling van de 'Nota Parkeernormering' zijn de hierin beschreven parkeernormen en richtlijnen en de werkwijze van toepassing op alle toekomstige ruimtelijke plannen en projecten. Uitzondering vormen de locaties waarvoor in het bestemmingsplan een andere parkeernorm is opgenomen. Parkeernormen opgenomen in bestemmingsplannen genieten voorrang ten opzichte van de parkeernormen zoals opgenomen in deze nota.

Overgangsregeling parkeernormen

Voor bestaande bouwinitiatieven is een overgangsregeling van toepassing. Deze houdt in dat bij de gemeente op dit moment (datum vaststelling) bekende bouwinitiatieven nog maximaal één jaar na publicatiedatum van deze nota een vergunningsverzoek kunnen indienen op basis van de oude gemeentelijke parkeernormen.

2.2 Gemeentelijk mobiliteitsbeleid

Koersnota Hoofdinfrastructuur (2009)

De mobiliteit van mensen en goederenvervoer groeit sterk. De grootschalige ontwikkelingen in de stad versterken die groei nog verder. De bereikbaarheid - en daarmee ook leefbaarheid en verkeersveiligheid - van 's-Hertogenbosch vragen aandacht. De gemeenteraad heeft een koers uitgezet in de vorm van de Koersnota Hoofdinfrastructuur 's-Hertogenbosch. In 2009 is het Uitwerkingsplan Koersnota Hoofdinfrastructuur vastgesteld.

De kern van de Koersnota Hoofdinfrastructuur is de geformuleerde ambitie. Het doel is om van alle verplaatsingen het aandeel van de auto terug te brengen van 70% naar 60%. Deze omslag komt ten gunste van het aandeel openbaar vervoer en fiets in de verplaatsingen, die respectievelijk van 7% naar 10% en van 23% naar 30% toenemen in 2016. De insteek van de Koersnota Hoofdinfrastructuur 's-Hertogenbosch, is als volgt:

- . ontvlechten van hoofdinfrastructuur voor auto en openbaar vervoer/ fiets;
- . bundelen van verkeer op doorstroommassen met daartussen verkeersluwe verblijfsgebieden;
- . het optimaal benutten van de ruit van 's-Hertogenbosch;
- . verkeer zonder herkomst of bestemming in de binnenstad ontmoedigen op de binnenstadsring;
- . het versterken van het verblijfsklimaat.

Lekker Fietsen (2009)

In het Bossche fietsplan "Lekker Fietsen" is de hiervoor gestelde fietsambitie uitgewerkt in een viertal pijlers:

1. Infrastructuur rijdende fiets: verbetering hoofdfietsnetwerk en overige fietsroutes;
2. Infrastructuur stilstaande fiets: uitbreiding stallingsvoorzieningen en gratis maken bewaakte stallingen;
3. Communicatie: promotie van fietsgebruik, informatievoorziening, participatie en voorlichting fietsbeleid;
4. Innovatie.

In de tweede pijler zijn verschillende projecten opgenomen waaronder het uitbreiden van de bewaakte stallingen in de binnenstad, het gratis maken van de bewaakte stallingen in de binnenstad, het uitbreiden

van stallingen bij stations, transferia en andere voorzieningen en het tegengaan van fietsdiefstal in 's-Hertogenbosch.

Op dit moment ontbreekt het aan een methodiek voor het bepalen van het aantal fietsparkeerplaatsen bij nieuwe en bestaande ruimtelijke ontwikkelingen. Mede daarom is er sprake van beperkte handhaving op het gebied van fietsparkeervoorzieningen bij vergunningverlening. Daarom is in de tweede pijler van Lekker Fietsen opgenomen dat er fietsparkeernormen moeten worden vastgelegd binnen de gemeente 's-Hertogenbosch zodat er voldoende fietsparkeerplaatsen worden gerealiseerd bij ruimtelijke ontwikkelingen. In deze nota wordt de te hanteren systematiek verder uitgewerkt. Tevens is in Lekker Fietsen opgenomen dat de fietsparkeernormen gehandhaafd moeten worden bij alle vergunningverleningen door de gemeente.

3 Visie op parkeernormering

Het doel van de Nota Parkeernormering is het ontwikkelen van een eenduidige parkeernormering, waarbij evenwicht wordt gezocht tussen enerzijds de vraag naar parkeerplaatsen en anderzijds de kwaliteit van de openbare ruimte. Hierbij worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- . De parkeernormering moet een positieve invloed hebben op de ontwikkeling van de stad;
- . Elke initiatiefnemer van een bouwplan draagt zorg voor zijn eigen parkeeroplossing;
- . Een nieuw bouwinitiatief mag geen parkeerproblemen in de omgeving veroorzaken;
- . Als een initiatiefnemer van een bouwplan met voldoende argumenten kan aantonen dat voor dit bouwplan specifieke omstandigheden gelden, waardoor minder parkeerplaatsen nodig zijn dan de parkeernorm voorschrijft, mag hiervan worden afgeweken;
- . De gemeente is verantwoordelijk voor de toetsing en borging van de parkeeroplossing.

Richtlijnen en normen

De gemeente 's-Hertogenbosch is zich er van bewust dat elke ontwikkeling anders is. Het risico van het opstellen van regels (en dus van parkeernormering) is dat deze regels worden nageleefd, zonder kritisch na te denken over die regels. De gemeente 's-Hertogenbosch wil initiatiefnemers juist stimuleren om na te denken over het benodigde parkeeraanbod; ter ondersteuning hiervan zijn in deze Nota Parkeernormering richtlijnen opgenomen. Deze richtlijnen vormen voor de gemeente 's-Hertogenbosch het uitgangspunt bij de toetsing van een bouwplan. Door deze in te kiezen verwacht de gemeente 's-Hertogenbosch de nodige flexibiliteit te bieden, waardoor ontwikkelingen mogelijk zijn.

Voor een aantal functies (wonen, werkgelegenheid en winkelen) zijn in plaats van richtlijnen parkeernormen geformuleerd. Dit zijn over het algemeen veel voorkomende functies die regelmatig van gebruikers wisselen (andere bewoners, bedrijf of winkel). Om te borgen dat de parkeeroplossing duurzaam is, en dus ook passend is voor toekomstige gebruikers, zal de parkeeroplossing minder gebruikspecifiek zijn. Door voor deze functies parkeernormen te hanteren verwacht de gemeente 's-Hertogenbosch tot uitdrukking te brengen dat de parkeeroplossing meer functiegeneriek is en dat afwijken van de parkeernorm meer argumenten van de initiatiefnemer vraagt.

Juridisch gezien hebben parkeernormen en richtlijnen eenzelfde status, dit betekent dat bij alle bouwplannen een goede parkeeroplossing geborgd wordt. Het verschil zit vooral in de planfase, de mate waarin flexibiliteit en maatwerk wenselijk is.

Minimum waardes

Om een goede parkeeroplossing over een langere periode te borgen hanteert de gemeente minimum waardes bij de parkeernormen en richtlijnen. De hoogte van de minimum waarde is zo bepaald dat hiermee voor een gedegen parkeeroplossing wordt gezorgd en geen parkeeroverlast in de omgeving wordt veroorzaakt. Minimum betekent dat ten minste het aantal aangegeven parkeerplaatsen gerealiseerd moet worden. Meer mag altijd, behalve in het Centrum (zie bijlage 1: Afbeelding gebiedsbegrenzing). Vanuit het mobiliteitsbeleid heeft de gemeente de wens om het aantal auto's in het Centrum te beperken

en daarmee de bereikbaarheid per auto goed te houden. Daarom is voor het Centrum eveneens een maximum waarde aangegeven, die niet overschreden mag worden.

Verantwoordelijkheid bij initiatiefnemer

Een Nota Parkeernormering doet voorkomen of de (ontwikkel)wereld in standaardregels te vangen is. De wereld is echter niet zo zwartwit. Veel ontwikkelingen vallen in de zogenaamde 'grijze gebieden'. Gedrag verandert, functies zijn niet benoemd of functioneren anders dan gemiddeld en nieuwe functies ontstaan. Deze nota vormt voldoende basis om ook in die gevallen als leidraad te dienen.

Daarom legt de gemeente 's-Hertogenbosch de verantwoordelijkheid om aan te tonen dat het autoparkeren en het fietsparkeren goed worden opgelost bij de initiatiefnemer. De initiatiefnemer kent alle "ins and outs" van zijn ontwikkeling. Hij heeft een duidelijk beeld welke oplossing voor auto- en fietsparkeren daarbij past en heeft ook belang bij het realiseren van een goede parkeeroplossing. De gemeente 's-Hertogenbosch zal de onderbouwing van de initiatiefnemer toetsen. Het is aan de initiatiefnemer om die onderbouwing te leveren en de benodigde onderzoeken uit te (laten) voeren, zodat de gemeente kan beoordelen of het parkeren goed en duurzaam wordt opgelost.

Wonen in Centrum

Het Centrum (zie bijlage 1: Afbeelding gebiedsbegrenzing) is dicht bebouwd en dynamisch. Het is niet gewenst dat, indien duurzaam parkeren op eigen terrein of elders geen optie is, in de openbare ruimte van dit gebied voor belanghebbenden parkeren nieuwe parkeerplaatsen aangelegd worden. De kwaliteit van de openbare ruimte wordt anders op een onaanvaardbare manier aangetast. Nieuwe ontwikkelingen in het centrumgebied op het vlak van wonen moeten desondanks in beginsel mogelijk zijn. Panden, waaronder kantoor-, winkel en andere panden komen ook binnen het Centrum steeds vaker leeg te staan. Deze panden moeten een nieuwe functie krijgen. Een woonfunctie ligt daar, gelet op de bestaande behoefte aan woningen, vaak het meest voor de hand. Nieuwe woonruimten genereren vaak een parkeerbehoefte waarvoor binnen de parkeernorm voor wonen maatwerk en –mits "goed" onderbouwd in de ogen van de gemeente- dus soepelheid geboden is.

Indien bij een woningbouwontwikkeling in het centrum geen (extra) parkeergelegenheid op of nabij het eigen terrein gerealiseerd wordt, zouden de bewoners een beroep kunnen doen op de gemeentelijke regeling voor belanghebbenden parkeren. Dit mag echter geen vanzelfsprekendheid zijn. Voorwaarde voor het toelaten van nieuwe woonfuncties zal zijn dat nieuwe bewoners niet zomaar aanspraak maken op belanghebbenden parkeren. Met een initiatiefnemer worden daarover zo nodig bindende afspraken gemaakt (kwalitatieve verplichting e.d.). Parkeren op transferia is overigens ondanks de grote afstand tot het centrum voor nieuwe bewoners en bezoekers een alternatief.

Hardheidsclausule

Indien de parkeernormen voor de betreffende locatie niet rechtstreeks opgenomen zijn

in het bestemmingsplan kan het college van Burgemeester en Wethouders op zwaarwegende gronden één of meer bepalingen van deze nota buiten toepassing laten.

4 Basis voor parkeernormering

Bij het formuleren van parkeernormering is het belangrijk dat deze recht doet aan de plaatselijke situatie. Dit betekent dat binnen de gemeente 's-Hertogenbosch verschillende parkeernormen en richtlijnen voor dezelfde functie kunnen gelden, afhankelijk van de locatie van de functie.

De gemeente 's-Hertogenbosch kiest voor de meest recente parkeerkcijfers van CROW (publicatie 317, oktober 2012), als basis voor de gemeentelijke parkeernormering. Wanneer CROW haar parkeerkcijfers actualiseert zal de gemeente 's-Hertogenbosch de afweging maken of zij deze wil volgen of niet. De hoogte van de parkeernorm is onder andere afhankelijk van het autobezit en autogebruik. In dit hoofdstuk worden de gemaakte keuzes toegelicht.

4.1 Autobezit, autogebruik en fietsgebruik

Autobezit

Het gemiddelde autobezit in 's-Hertogenbosch bedraagt 1,04 personenauto per huishouden (exclusief lease-auto's en bedrijfsvoertuigen). [1] Hiermee is het autobezit in 's-Hertogenbosch 4% hoger dan het gemiddelde autobezit van alle gemeentes met een vergelijkbare stedelijkheidsgraad als 's-Hertogenbosch. Het gemiddelde autobezit binnen deze gemeentes ligt op 1,00 personenauto's per huishouden. De gemeente Wageningen kent met 0,60 personenauto's per huishouden het laagste autobezit en de gemeente Alphen aan den Rijn met 1,26 personenauto's per huishouden het hoogste.

[1] Bron: <http://stateline.cbs.nl>.

Auto- en fietsgebruik

Op basis van een analyse van de data uit het Onderzoek Verplaatsingsgedrag in Nederland (OVIN) blijkt dat het autogebruik in 's-Hertogenbosch een paar procent hoger ligt dan het gemiddelde autogebruik in gemeentes met een vergelijkbare stedelijkheidsgraad. De verschillen zijn vooral zichtbaar bij het autogebruik voor de motieven woonwerk, zakelijk bezoek en diensten/persoonlijke verzorging en gaan ten koste van het fietsgebruik. Het fietsgebruik ligt, op basis van dezelfde analyse, namelijk een paar procent lager dan het gemiddelde in de betreffende gemeentes.

Op basis van het autobezit, autogebruik en fietsgebruik kiest de gemeente 's-Hertogenbosch er voor de gemiddelde CROW-parkeercijfers (publicatie 317, oktober 2012) voor autoparkeren en fietsparkeren als minimum waarde bij de parkeernormen en richtlijnen te hanteren.

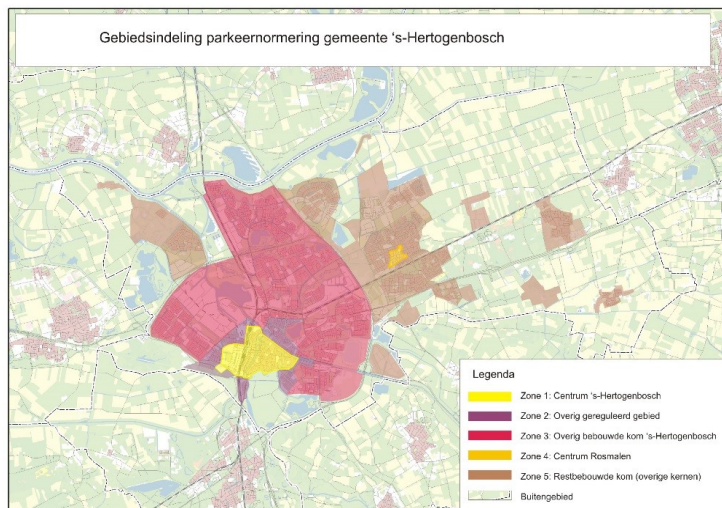
4.2 Gebiedsindeling

Binnen 's-Hertogenbosch zijn verschillende gebieden te onderscheiden waarbinnen een ander autobezit, autogebruik, fietsgebruik en OV-bereikbaarheid geldt. Deze verschillen uiteten zich ook in verschillen in parkeerbehoefte. Als gevolg hiervan worden binnen de verschillende gebieden andere parkeernormen en richtlijnen gehanteerd.

De gebiedsindeling sluit aan bij de gebieden die binnen 's-Hertogenbosch reeds worden onderscheiden. De volgende gebieden worden onderscheiden:

- . Zone 1: Centrum 's-Hertogenbosch (binnenstad, het Zand en Paleiskwartier)
- . Zone 2: gereguleerde schil centrum 's-Hertogenbosch;
- . Zone 3: overig bebouwde kom (plaats) 's-Hertogenbosch;
- . Zone 4: Centrum Rosmalen;
- . Zone 5: overige kernen;
- . Buitengebied.

In figuur 4.1 is de gebiedsindeling opgenomen. Hierbij is de grens tussen zone 2 en zone 3 afhankelijk van de begrenzing van het gereguleerde gebied en zal bij aanpassing in reguleringsgrenzen ook verschuiven. Deze figuur is als bijlage op groter formaat weergegeven.



Figuur 3.1: Gebiedsindeling

[1] Begrenzing zoals tevens opgenomen in Ontwikkelingsvisie Stadscentrum (2003).

CROW maakt onderscheid in vijf stedelijkheidsklassen (alleen voor autoparkeren) en vier stedelijke zones. In tabel 4.1 is aangegeven hoe de indeling van CROW van toepassing is op de verschillende zones in 's-Hertogenbosch.

gebied	autoparkeren	fietsparkeren
Zone 1: Centrum	sterk stedelijk, centrum	centrum
Zone 2: gereguleerde schil centrum	sterk stedelijk, schil centrum	schil centrum
Zone 3: Overig bebouwde kom 's-Hertogenbosch	sterk stedelijk, rest bebouwde kom	rest bebouwde kom
Zone 4: Centrum Rosmalen	matig stedelijk, schil centrum*	centrum
Zone 5: overige kernen	matig stedelijk, rest bebouwde kom	rest bebouwde kom
Buitengebied	matig stedelijk, buitengebied	buitengebied

* Schil centrum wordt gehanteerd omdat veel centra een vorm van betaald parkeren kennen en Rosmalen niet. Bezoekers zijn meer gevoelig voor parkeerregulering bij betaald parkeren in plaats van bij een parkeerschijfzone en zullen eerder een ander vervoermiddel gebruiken. De kencijfers voor centrum zijn daardoor te laag voor de situatie in Rosmalen.

Tabel 3.2: Toepassing CROW-indeling in 's-Hertogenbosch

4.3 Parkeernormen en richtlijnen auto

De in deze nota opgenomen parkeernormen en richtlijnen zijn minimum waardes. Voor het deelgebied Centrum zijn voor autoparkeren ook maximum waardes geformuleerd. Deze bovengrens vloeit voort uit het mobiliteitsbeleid van de gemeente 's-Hertogenbosch met de wens om het aantal auto's in het Centrum te beperken. In deze paragraaf zijn de parkeernormen voor wonen, werkgelegenheid en winkelen inclusief een toelichting opgenomen. Bijlage 2 bevat het totaaloverzicht met parkeernormen en richtlijnen.

Een parkeernorm of richtlijn is opgebouwd uit een gebruikersdeel en een bezoekersdeel. In de tabellen waarin de parkeernormen en richtlijnen voor de verschillende functies zijn opgenomen, is naast de volledige parkeernorm of richtlijn het bezoekersdeel inzichtelijk gemaakt. Dit aandeel is onder andere relevant indien parkeervoorzieningen bij een functie voornamelijk op eigen terrein worden gerealiseerd en niet openbaar toegankelijk zijn. Als uitgangspunt wordt gehanteerd dat het bezoekersdeel van een functie bij voorkeur openbaar toegankelijk is. Dit betekent bijvoorbeeld ook dat bij kantoren bezoekers, nadat ze zich hebben aangemeld, op het eigen terrein parkeren.

Het is aan de aanvrager van de omgevingsvergunning om de parkeerbehoefte inzichtelijk te maken. Op basis van de door aanvrager aangedragen argumenten en overwegingen toetst de gemeente de onderbouwing van de parkeerbehoefte.

Wonen

CROW relateert de parkeerkencijfers voor woningen aan de prijsklasse, type en huur of koop. In 's-Hertogenbosch is er voor gekozen om de verscheidenheid aan woningen die hieruit volgt te vereenvoudigen en enkel onderscheid te maken naar het bruto vloeroppervlak achter de voordeur (m² bvo).[1] In een vroeg stadium is bij nieuwbouw- en functieverandering de oppervlakte in elk geval al bekend, terwijl bijvoorbeeld de prijsklassen discussie kan geven.

functie	Zone 1 (min – max)	Zone 2	Zone 3	Zone 4	Zone 5	Buitenge- bied	Waar-van bezoekers- deel	eenheid
woning tot 40 m ²	0,5	0,55	0,65	0,65	0,7	0,7	0,3	per woning
woning 40 - 80 m ² socia- le huur woning 40 - 80 m ²	1 1,2	1,1 1,3	1,2 1,5	1,2 1,4	1,4 1,6	1,4 1,6	0,3	per woning
woning 80 – 150 m ²	1,3	1,5	1,7	1,6	1,8	1,9	0,3	per woning
woning > 150 m ²	1,4	1,6	1,8	1,7	2	2,1	0,3	per woning
kamerverhuur studenten	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	per kamer
aanleunwoning	0,4	1,0	1,1	1,1	1,1	1,2	0,3	per woning
verpleeg/verzorgingsste- huis	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,3	per wooneenheid

* Geldt zowel voor zelfstandige als onzelfstandige woningen. Deze woningen zijn doorgaans studio's en geschikt voor eenpersoonshuishoudens.

In de tabel met parkeernormen voor woningen wordt gesproken over 'kamerverhuur studenten'. Hieronder wordt verstaan huisvesting van studenten door een toegelaten instelling[2], waarbij de verhuurder dient te verklaren dat de woonruimten worden verhuurd met een campuscontract (huurbeëindiging na afloop van studie).

Als eenheden voor 'kamerverhuur studenten' worden verkocht moet worden voldaan aan de parkeernorm voor gewone woningen, passend bij de nieuwe functie.

De functie zorgwoningen kan breed worden geïnterpreteerd. Daarom geldt voor deze functie het volgende onderscheid:

- Intramurale zorgwoningen voor mensen met een zwaardere zorgindicatie (dagverzorging). Deze zorgwoningen vallen onder de categorie verpleeg-/verzorgingshuis.
- Extramurale zorgwoningen voor zorgbehoevenden met behoefte aan zorg op afroep. Dit type zorgwoningen valt onder de categorie aanleunwoning.

- Extramurale zorgwoningen voor vitale bewoners. Voor dit type zorgwoningen gelden de parkeernormen voor reguliere woningen.

Bij overlap wordt gerekend met de categorie met de hoogste parkeernorm.

Voorbeeld:

Bij een ontwikkeling worden levensloopbestendige woningen gerealiseerd met de mogelijkheid tot inkoop van zorg. Ook bewoners zonder zorgindicatie (dus niet zorgbehoevend) kunnen deze woningen bewonen. In dit geval dient de parkeernorm voor reguliere woningen aangehouden te worden.

[1] Over de maat 'bvo' (oppervlakte achter de voordeur, gemeten conform de meetmethoden van NEN2580) bestaat, in tegenstelling tot bijvoorbeeld de maat 'gebruiksoppervlakte' (gbo), geen onduidelijkheid in de planfase.

[2] Vanwege handhaafbaarheid geldt dit enkel voor toegelaten instellingen. Naast wooncorporaties kunnen ook commerciële bedrijven als toegelaten instelling worden aangemerkt.

Werkgelegenheid

In zones 3, 5 en het buitengebied zijn de werkgelegenheidsfuncties vooral op geclusterde bedrijventerreinen gelegen. Deze locaties zijn gesitueerd langs de snelwegen en de bereikbaarheid per openbaar vervoer naar deze locaties is niet optimaal. Zeker voor werknemers van buiten 's-Hertogenbosch is de bereikbaarheid per auto beduidend beter dan met het openbaar vervoer. Daarnaast is er een tendens waarneembaar dat bij kantoren en bedrijven minder vierkante meter per persoon gebruikt wordt (onder meer door Het Nieuwe Werken). Daarom is ervoor gekozen om voor de zones 3, 5 en buitengebied de maximum CROW-parkeerkcijfers als minimum parkeernorm te hanteren in plaats van de gemiddelde CROW-parkeerkcijfers.

functie	Zone 1 (min - max)		Zone 2	Zone 3	Zone 4	Zone 5	Buitengebied	Bezoekers-deel	eenheid
kantoor	1,15	1,4	1,55	1,9	1,95	2,3	2,8	5%	per 100 m ² bvo
bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief	0,65	0,9	0,75	1,2	0,85	1,3	1,3	5%	per 100 m ² bvo
bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief	1,35	1,6	1,75	2,4	1,95	2,6	2,6	5%	per 100 m ² bvo

- Onder arbeidsextensieve/bezoekers extensieve bedrijven worden bedrijven verstaan zoals een loods, opslag of transportbedrijf. Bij deze bedrijven geldt globaal 1 arbeidsplaats per 30-50 m² bvo.
- Arbeidsintensieve/bezoekers extensieve bedrijven zijn bijvoorbeeld industrie, garagebedrijf, laboratorium of werkplaatsen. Bij deze bedrijven geldt globaal 1 arbeidsplaats per 25-35 m² bvo.

Winkelen

Voor een aantal winkelfuncties zijn specifieke parkeernormen bepaald. Deze parkeernormen zijn specifiek voor 's-Hertogenbosch. Ten opzichte van CROW zijn een aantal functies samengevoegd, aangezien het bij de realisatie van de functie op voorhand niet vast te stellen is, welk type detailhandel zich hier zal vestigen. Daarnaast geldt dat functieverandering in de loop van tijd regelmatig kan optreden. Door samenvoeging van deze functies wordt er dus gekozen voor een toekomstbestendige parkeeroplossing.

Alleen voor de meest voorkomende winkelfuncties zijn parkeernormen opgesteld. Voor de minder voorkomende functies, zoals bouwmarkt, tuincentrum of meubelboulevard gelden de CROW-parkeer-

kencijfers als richtlijn. Initiatiefnemers van dergelijke functies hebben vaak een duidelijk beeld van de benodigde parkeeroplossing.

functie	Zone 1 (min - max)		Zone 2	Zone 3	Zone 4	Zone 5	Buitenge- bied	Bezoekers- deel	eenheid
kernwinkelapparaat	3,6	4,1	-	-	-	-	-	99%	per 100 m ² bvo
stadsdeelcentra	-	-	5,2	6,3	5,2	-	-	85%	per 100 m ² bvo
wijkwinkelcentra	-	-	4,3	5,1	-	5,1	5,1	80%	per 100 m ² bvo
detailhandel overige gebieden	-	-	3,1	3,7	-	3,7	3,7	72%	per 100 m ² bvo
supermarkt	3,3	4,3	4,5	5,6	5,6*	5,6	5,6	93%	per 100 m ² bvo
commerciële dienstverlening	1,55	1,8	1,85	2,25	2,35	2,85	3,55	20%	per 100 m ² bvo

* Autogebruik voor supermarkten is in het centrum van Rosmalen vergelijkbaar met het gedrag in de rest bebouwde kom van 's-Hertogenbosch en de overige kernen. Daarom wordt voor dit gebied ook eenzelfde parkeernorm gehanteerd.

Op basis van de winkelstructuur van 's-Hertogenbosch geldt de volgende indeling voor de verschillende winkelcategorieën:

- . Kernwinkelapparaat zijn de winkels in de binnenstad van 's-Hertogenbosch;
- . Stadsdeelcentrum is winkelcentrum Kom Rosmalen en de Helfheuvelpassage;
- . Wijkwinkelcentra zijn de winkelcentra Rompertpassage, Maaspoort, Mgr Van Roosmalenplein en Molenhoekpassage.

Detailhandel op andere locaties valt in de categorie detailhandel overige gebieden.

Onder commerciële dienstverlening worden bedrijven verstaan zoals een makelaar, hypotheekverstrekker, kapper of zonnebankstudio.

Sport, cultuur en ontspanning

De parkeerbehoefte van deze functies is afhankelijk van onder andere de doelgroep, formule en het verzorgingsgebied. Daarom zijn voor deze functies geen parkeernormen opgesteld, maar kunnen de richtlijnen (zie bijlage 2) gebruikt worden bij de onderbouwing van de parkeerbehoefte.

Horeca en verblijfsrecreatie

De parkeerbehoefte van deze functies is afhankelijk van onder andere de formule en het verzorgingsgebied. Daarom zijn voor deze functies geen parkeernormen opgesteld, maar kunnen de richtlijnen (zie bijlage 2) gebruikt worden bij de onderbouwing van de parkeerbehoefte.

Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen

De parkeerbehoefte van deze functies is afhankelijk van onder andere de doelgroep, formule en het verzorgingsgebied. Daarom zijn voor deze functies geen parkeernormen opgesteld, maar kunnen de richtlijnen (zie bijlage 2) gebruikt worden bij de onderbouwing van de parkeerbehoefte.

Onderwijs

De parkeerbehoefte van deze functies is afhankelijk van onder andere de doelgroep en het verzorgingsgebied. Daarom zijn voor deze functies geen parkeernormen opgesteld, maar kunnen de richtlijnen (zie bijlage 2) gebruikt worden bij de onderbouwing van de parkeerbehoefte.

4.4 Richtlijnen fiets

Voor woningen is de fietsparkeeroplossing geregeld in het Bouwbesluit (Artikel 4.31). Voor de overige functies hanteert de gemeente 's-Hertogenbosch richtlijnen om een goede oplossing ten aanzien van fietsparkeren te borgen. Deze richtlijnen zijn gebaseerd op de fietsparkeerkcijfers van CROW. In bijlage 2 zijn deze richtlijnen opgenomen.

Artikel 4.31 (Bouwbesluit)

1. Een woonfunctie heeft als nevenfunctie een niet-gemeenschappelijke afsluitbare bergruimte met een vloeroppervlakte van ten minste 5 m² bij een breedte van ten minste 1,8 m en een hoogte daarboven van ten minste 2,3 m.
2. In afwijking van het eerste lid kan bij een woonfunctie met een gebruiksoppervlakte van niet meer dan 50 m² de bergruimte gemeenschappelijk zijn indien de vloeroppervlakte van de bergruimte ten minste 1,5 m² per woonfunctie bedraagt.
3. Een bergruimte als bedoeld in dit artikel is vanaf de openbare weg rechtstreeks bereikbaar via het aansluitende terrein of een gemeenschappelijke verkeersruimte.
4. Het eerste tot en met derde lid zijn niet van toepassing op een woonfunctie voor studenten en een woonfunctie voor zorg.

Bijlagen:

- . Gebiedsindeling 26-4-2016
- . Inspraakverslag
- . Parkeernormen en richtlijnen
- . Aanwezigheidspercentage
- . Toetsingsschema