



Besluit van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Oirschot houdende regels omtrent het vaststellen van gemeentelijke parkeernormen

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

De aanleiding voor het opstellen van de 'Nota Parkeernormen Oirschot 2018', is tweeledig: De wetgeving op gebied van de Ruimtelijke Ordening is gewijzigd; Er is behoefte aan eenduidige toepassing van parkeernormen in de gemeente.

Gewijzigde wetgeving

In 2008 is de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) ingegaan. Tegelijkertijd is de Woningwet, waarop de bouwverordening is gebaseerd, gewijzigd. Met de komst van de nieuwe WRO moet het onderwerp parkeren voortaan geregeld worden in de (nieuwe) bestemmingsplannen. Op 29 november 2014 is de Reparatielwet BZK 2014 in werking getreden. Hiermee is de grondslag voor het opnemen van stedenbouwkundige bepalingen in de bouwverordening komen te vervallen.

Deze wetswijziging heeft de volgende gevolgen voor het onderwerp parkeren in de bestaande- en nieuwe bestemmingsplannen:

1. 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 de bestaande bestemmingsplannen, kunnen deze niet meer als vangnet dienen en moeten deze (en met name de parkeernormenbepaling) zijn ondergebracht in het bestemmingsplan;
2. Wanneer de gemeenteraad op of na 29 november 2014 een nieuw bestemmingsplan vaststelt, treedt de nieuwe regeling direct in werking. De stedenbouwkundige bepalingen uit de bouwverordening kunnen dus al eerder hun werking verliezen. Dat kan al (ruim) eerder dan 1 juli 2018 het geval zijn;
3. Op korte termijn is extra aandacht nodig voor ontwerpbestemmingsplannen die nu in procedure zijn of binnenkort in procedure gaan. Wanneer deze namelijk definitief worden vastgesteld, zijn de stedenbouwkundige bepalingen uit de bouwverordening per direct niet meer van toepassing. Dit betekent dat op korte termijn moet worden bekeken of deze ontwerpbestemmingsplannen nog moeten worden aangepast, vóór ze definitief worden vastgesteld.

Het parkeren in de bestemmingsplannen kan geregeld worden door middel van een paraplu-bestemmingsplan. Bij het bepalen van de hoogte van parkeernormen in dit paraplu-bestemmingsplan kan de Nota Parkeernormen als uitgangspunt gebruikt worden.

Eenduidige toepassing parkeernormen

De gemeente Oirschot heeft momenteel geen eigen parkeernormen vastgesteld. Hierdoor moet teruggevallen worden op de CROW-richtlijnen. Deze bevatten minimum- en maximum parkeernormen voor verschillende functies waardoor deze op meerdere manieren te interpreteren zijn. Het is gewenst bij de beoordeling van ruimtelijke plannen eenduidige parkeernormen voor de gemeente te hebben.

1.2 Doelstelling

De doelstelling van de 'Nota Parkeernormen Oirschot 2018' is als volgt samen te vatten:

Het vaststellen van gemeentelijke parkeernormen voor het bepalen van de parkeerbehoefte van ruimtelijke plannen en -ontwikkelingen in de gemeente Oirschot om daarmee de autobereikbaarheid en leefbaarheid in de gemeente Oirschot te waarborgen.

1.3 Leeswijzer

In het tweede hoofdstuk van deze Nota wordt ingegaan op de uitgangspunten die gebruikt zijn bij het opstellen van de parkeernormennota. In het derde hoofdstuk en afsluitende hoofdstuk wordt ingegaan op de wijze waarop de 'Nota Parkeernormen Oirschot 2018' toegepast moet worden, en welke ontheffingsmogelijkheden aanwezig zijn.



2. UITGANGSPUNTEN PARKEERNORMEN

2.1 Algemeen

De parkeernormen in deze parkeernormennota zijn gebaseerd op de landelijke parkeerkencijfers uit de meest recente CROW-publicatie 317 (Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, 8 oktober 2012). De parkeernormen zijn ingedeeld in zeven hoofdcategorieën:

- winkel en boodschappen;
- sport, cultuur en ontspanning;
- horeca en (verblijfs)recreatie;
- gezondheid en (sociale) voorzieningen;
- onderwijs;
- wonen;
- werken.

2.2 Hoogte parkeernorm

De hoogte van een parkeernorm is volgens de CROW-publicatie 317 afhankelijk van twee factoren:

1. De stedelijkheidsgraad van het gebied waarvoor de parkeernormen gelden;
2. De ligging van het gebied.

Stedelijkheidsgraad

De stedelijkheidsgraad van een gebied is van invloed op het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen en daarmee ook van invloed op de hoogte van een parkeernorm. Naar mate een gebied een lagere stedelijkheidsgraad heeft neemt het aanbod en de kwaliteit van alternatieven voor de auto (fietsen, lopen, openbaar vervoer) af, en neemt de behoefte aan parkeerplaatsen toe. In de CROW kencijfers wordt daarom onderscheid gemaakt naar 5 verschillende stedelijkheidsgraden (niet stedelijk tot zeer sterk stedelijk). De mate van stedelijkheid is gebaseerd op het aantal adressen per vierkante kilometer.

Hoewel er tussen de kernen in de gemeente (kleine) verschillen zijn, is in deze parkeernormennota uitgegaan van één stedelijkheidsgraad, te weten weinig stedelijk gebied, voor de totale gemeente. De verschillen in de CROW-richtlijnen tussen matig/weinig/niet stedelijk zijn namelijk zeer gering.

Ligging van het gebied

Ook de ligging van een gebied is van invloed op de hoogte van de parkeernorm. Naar mate een gebied verder van een centrum af ligt neemt het aanbod en de kwaliteit van alternatieven voor de auto (fietsen, lopen, openbaar vervoer) af, en neemt de behoefte aan parkeerplaatsen toe.

In de CROW richtlijnen is daarom onderscheid gemaakt naar vier zones:

- Centrumgebied;
- Schilgebied;
- Rest bebouwde kom;
- Buiten de bebouwde kom.

In deze parkeernormennota is alleen het centrumgebied van de kern Oirschot aangemerkt als centrumgebied. In de overige kernen is geen sprake van een sterke concentratie van aaneengesloten horeca/winkels. Verder is in de situatie van het centrumgebied van Oirschot geen sprake van een overloopgebied, zoals wel vaak het geval is in meer stedelijke gebieden.

In de 'Nota Parkeernormen Oirschot 2018' zijn daarom onderstaande drie zones opgenomen:

- Centrumgebied kern Oirschot;
- Bebouwde kom;
- Buiten de bebouwde kom.

In bijlage 1 is het centrumgebied van de kern Oirschot opgenomen. In bijlage 2 bevindt zich een overzichtskaart met daarop de grenzen van de bebouwde kommen in de gemeente Oirschot.

2.3 Keuze hoogte parkeernormen

De parkeernormen in CROW-publicatie 317 bestaan per functie (onderdeel), stedelijkheidsgraad en ligging van het gebied uit een minimum- en maximumwaarde. Deze bandbreedte is bedoeld om de parkeernormen af te kunnen stemmen op de plaatselijke situatie.

Voor het bepalen van de hoogte van de parkeernormen van de gemeente Oirschot is gekeken naar het autobezit in de gemeente Oirschot afgezet tegen het landelijk en provinciaal gemiddelde. In Oirschot bedraagt het personenautobezit 568 personenauto's per 1000 inwoners. Dit aantal is hoger dan het landelijk en provinciaal gemiddelde, dat respectievelijk 481 en 537 personenauto's per 1000 inwoners



bedraagt. In Oirschot is sprake van een hoger dan landelijk- en provinciaal gemiddelde personenautobezit. Dit valt ook te verklaren doordat de gemeente een relatief groot buitengebied heeft en binnen de gemeente maar beperkt openbaar vervoer aanwezig is.

Gezien het hoge autobezit in de gemeente Oirschot is in deze parkeernormnota de maximale CROW-waarde per parkeernorm als uitgangspunt genomen.

In bijlage 3 zijn de parkeernormen voor de gemeente Oirschot opgenomen.

2.3 Parkeren op eigen terrein

Algemeen uitgangspunt is dat een ruimtelijk initiatief op eigen terrein kan voldoen aan de parkeervraag. Aan de maatvoering en uitvoering van parkeervoorzieningen worden eisen gesteld. Deze eisen staan in het boekwerk ASVV 2012 (CROW, december 2012) of diens vervanger. Het ASVV bevat (technische) gegevens over de maatvoering en technische uitvoering van parkeervoorzieningen.

2.3.1 Bezoekers parkeren

Bij de functie wonen bestaat de parkeernorm uit een bewoners- en bezoekersgedeelte. Het aandeel bezoekersparkeerplaatsen is altijd 0,3¹ parkeerplaats per appartement/woning. Het aandeel bezoekersparkeerplaatsen is verwerkt in de parkeernormen die verderop in deze parkeernormnota zijn vermeld. Ter verduidelijking: de parkeernorm van een woning bedraagt 2 parkeerplaatsen. Hiervan is 1,7 parkeerplaats bestemd voor de bewoners en 0,3 parkeerplaats voor de bezoekers.

Zowel het bewoners- als bezoekersaandeel parkeerplaatsen moet op eigen terrein/in het plangebied worden aangelegd. Het aandeel bezoekersparkeerplaatsen moet altijd voor het openbaar verkeer toegankelijk zijn. De bezoekers-parkeerplaatsen mogen zich dus niet in een afgesloten parkeergarage, achter een hekwerk of slagboom bevinden.

2.3.2 Berekeningsaantallen parkeerplaatsen op eigen terrein

Parkeervoorzieningen op eigen terrein worden niet altijd als zodanig gebruikt. In de praktijk blijkt bijvoorbeeld dat garages naast woningen (vaak) een andere bestemming hebben gekregen (opslag, bijkeuken, slaapkamer of kantoor). Bij het bepalen van de parkeercapaciteit op eigen terrein worden daarom correctiefactoren toegepast. In de onderstaande tabel zijn de berekeningsaantallen voor het bepalen van het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein bij woningen opgenomen.

	Theoretisch aantal	Berekening aantal	Ontwerpeis
Parkeerplaats in parkeergarage	1	1	Maatvoering voldoet aan NEN 2443
Parkeerplaats eigen parkeerterrein	1	1	Maatvoering voldoet aan ASVV 2012
Garagebox	1	0	-
Garage bij woning	1	0	-
Dubbele garage bij woning	2	1	-
Enkele oprit (smal)	1	0,8	Oprit min. 6 meter diep en min. 2,5 meter breed
Enkele oprit (breed)	1	1	Oprit min. 6 meter diep en min. 3 meter breed
Lange enkele oprit (smal)	2	1	Oprit min. 12 meter diep en min. 2,5 meter breed
Lange enkele oprit (breed)	2	2	Oprit min. 12 meter diep en min. 3 meter breed
Dubbele oprit (smal)	2	1,7	Oprit min. 6 meter diep en min. 4,5 meter breed
Dubbele oprit (breed)	4	2	Oprit min. 6 meter diep en min 5,5 meter breed
Lange dubbele oprit (smal)	4	2	Oprit min. 12 meter diep en min. 4,5 meter breed

1) Bij zelfstandige kamerverhuur wordt uitgegaan van 0,1 bezoekersparkeerplaatsen per kamer



Lange dubbele oprit (breed)	4	4	Oprit min. 12 meter diep en min 5,5 meter breed
-----------------------------	---	---	---

Tabel 1: berekening aantallen parkeerplaatsen op eigen terrein

2.4 Toepassingsbereik parkeernormennota

De parkeernormennota dient als uitgangspunt bij het bepalen van de hoogte van de parkeernormen in bestemmingsplannen. Daarnaast dient de parkeernormennota als toetsingskader bij de aanvraag van een omgevingsvergunning. Niet-vergunningplichtige bouwplannen of functieveranderingen kunnen dus zonder toetsing aan de parkeernormen plaatsvinden.

Indien een parkeernorm niet voorkomt in de parkeernormennota wordt aansluiting gezocht bij de CROW-kengetallen. Wanneer een parkeernorm ook niet voorkomt in de CROW-kengetallen moet de parkeerbehoefte door initiatiefnemer nader onderbouwd worden. De wijze waarop dit kan worden aangetoond wordt per situatie bekeken.

2.5 Overgangsregeling

De 'Nota Parkeernormen Oirschot 2018' treedt na vaststelling door het College van B&W en de bekendmaking daarvan in het elektronisch gemeentebblad in werking. Voor alle ruimtelijke initiatieven waarvan de parkeertoets ná de vaststelling en bekendmaking van de parkeernormennota plaatsvindt geldt de 'Nota Parkeernormen Oirschot 2018', als uitgangspunt bij het bepalen van de parkeereis. Voor de in behandeling zijnde ruimtelijke initiatieven waarvoor eerder een parkeertoets heeft plaatsgevonden, worden de uitkomsten van die parkeertoets als parkeereis gezien.

3. TOEPASSING PARKEERNORMEN

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk is de toepassing van de Nota Parkeernormen Oirschot 2018 bij de beoordeling van omgevingsvergunningplichtige activiteiten stap voor stap toegelicht. In bijlage 4 zijn diverse rekenvoorbeelden voor veel voorkomende situaties opgenomen.

3.2 Omgevingsvergunning

Bij de beoordeling van een aanvraag van een omgevingsvergunning wordt de Nota Parkeernormen in vijf stappen toegepast:

- Stap 1: ruimtelijk initiatief;
- Stap 2: normatieve parkeerbehoefte;
- Stap 3: maatgevende parkeerbehoefte;
- Stap 4: parkeereis;
- Stap 5: parkeerbalans.

3.2.1 Ruimtelijk initiatief (stap 1)

Het proces van de toepassing van de Nota Parkeernormennota start met een bouwplan. De initiatiefnemer moet aantonen:

- De parkeerbehoefte die de ontwikkeling genereert;
- Het aantal parkeerplaatsen dat moet worden aangelegd;
- De wijze waarop in de parkeerbehoefte wordt voorzien.

3.2.2 Normatieve parkeerbehoefte (stap 2)

De normatieve parkeerbehoefte is het totaal aantal parkeerplaatsen van een bouwplan. De normatieve parkeerbehoefte wordt bepaald door (per functieonderdeel) de aard en omvang van de ontwikkeling te vermenigvuldigen met de parkeernormen uit bijlage 3. De normatieve parkeerbehoefte per functie (onderdeel) wordt afgerond op één cijfer achter de komma.

Bij functiewijzigingen en/of functie-uitbreidingen hoeft alleen de parkeerbehoefte berekend te worden voor het gedeelte dat wijzigt en/of uitgebreid wordt. In principe hoeft alleen het (maximale) verschil tussen de parkeerbehoefte in de oude en in de nieuwe situatie berekend en gerealiseerd te worden.



3.2.3 Maatgevende parkeerbehoefte (stap 3)

De maatgevende parkeerbehoefte is het totaalaantal parkeerplaatsen van een bouwplan waarbij rekening gehouden wordt met eventueel gedeeld gebruik van de parkeerplaatsen. Wanneer twee (of meerdere) functies gebruik maken van dezelfde parkeervoorziening(en) is het niet (altijd) noodzakelijk om de som van het aantal parkeerplaatsen van de verschillende functies aan te leggen. Vaak kan gedeeld gebruik van de parkeervoorzieningen plaatsvinden. De mate waarin gedeeld gebruik van de parkeervoorzieningen kan plaatsvinden is afhankelijk van in hoeverre de gecombineerde parkeervraag van de verschillende functies in tijd gezien samenvalt.

De maatgevende parkeerbehoefte (het moment met de hoogste gesommeerde parkeerbelasting van alle aanwezige functies) wordt bepaald aan de hand van de normatieve parkeerbehoefte (stap 2) en onderstaande aanwezigheidspercentages afkomstig uit CROW-publicatie 317. De maatgevende parkeerbehoefte wordt afgerond naar boven.



	Werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	0%	0%
supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	0%
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
sportfuncties buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
bioscoop/theater/podium	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
sociaal medisch	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%
verpleeg-/verzorgingstehuis/ aanleunwoning /verzorgingsflat	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%

Tabel 2: aanwezigheidspercentages (Bron: CROW-publicatie 317)

Om later te kunnen beoordelen of het ruimtelijk initiatief voldoende parkeerplaatsen realiseert die openbaar toegankelijk zijn ten behoeve van bezoekers (zie sub-paragraaf 2.3.1) wordt bij de functiegroep wonen de maatgevende parkeerbehoefte uitgesplitst naar:



- Bewoners parkeerplaatsen;
- Bezoekers parkeerplaatsen.

3.2.4 Parkeereis (stap 4)

De parkeereis is het totaal aantal benodigde parkeerplaatsen van een bouwplan waarbij rekening gehouden is met een eventueel overschot aan parkeerplaatsen op eigen terrein en/of saldering van de bestaande parkeerbehoefte.

De parkeereis wordt afgerond op hele getallen. In de meeste situaties zal de parkeereis gelijk zijn aan de maatgevende parkeerbehoefte. In de onderstaande situaties is dit anders:

- bij een overschot aan parkeercapaciteit op eigen terrein;
- bij vervangende nieuwbouw.



Overschot parkeercapaciteit op eigen terrein

In de huidige situatie kan al sprake zijn van een overschot (of tekort) aan parkeerplaatsen op eigen terrein. Door middel van een parkeerbalans kan de initiatiefnemer aantonen dat sprake is van een overschot aan parkeerplaatsen. De parkeerbalans bestaat uit:

- Maatgevende parkeerbehoefte van de bestaande functie(s);
- aantal parkeerplaatsen op eigen terrein.

Bij het bepalen van het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein moet rekening gehouden worden met de berekeningsaantallen van parkeerplaatsen op eigen terrein die zijn opgenomen in tabel 1 op pagina 8. Als de parkeercapaciteit op eigen terrein groter is dan de huidige parkeereis is sprake van een overschot van parkeerplaatsen. Dit aantal parkeerplaatsen mag in mindering gebracht worden op de maatgevende parkeerbehoefte.

Een eventueel tekort aan parkeerplaatsen in de huidige situatie hoeft bij de verdere planontwikkeling niet gecompenseerd te worden.

Salderen bestaande parkeereis



Bij vervangende nieuwbouw geldt dat slechts rekening moet worden gehouden met de toename van de theoretische parkeerbehoefte als gevolg van het bouwplan, ten opzichte van de reeds bestaande parkeerbehoefte van de te slopen bebouwing². Dit betekent dat een eventueel bestaand tekort als regel buiten beschouwing kan worden gelaten³. Een uitzondering op deze hoofdregel doet zich voor als het bestaande tekort aan parkeergelegenheid zich als direct gevolg van het bouwplan op méér dagen dan voorheen voordoet⁴. In de praktijk betekent dit dat bij vervangende nieuwbouw de bestaande parkeereis in mindering op de toekomstige parkeereis van het bouwplan gebracht mag worden.



3.2.5 Parkeerbalans (stap 5)

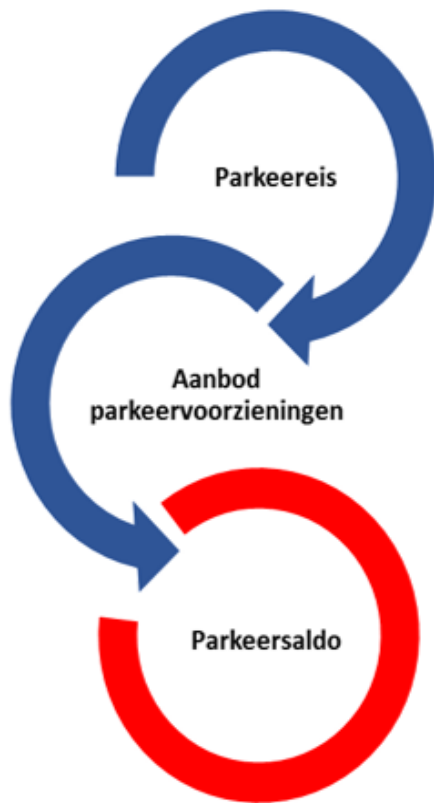
Om aan te tonen dat een ontwikkeling in voldoende parkeercapaciteit voorziet moet een parkeerbalans opgesteld worden. In de parkeerbalans wordt de parkeereis en het aantal parkeerplaatsen dat wordt aangelegd met elkaar vergeleken.

Wanneer sprake is van een positief parkeersaldo (parkeeraanbod > parkeereis) kan een positief parkeeradvies worden afgegeven. Als het aantal parkeerplaatsen dat gerealiseerd wordt lager is dan de parkeereis zal de initiatiefnemer in eerste instantie moeten bekijken of door een optimalisatie van het plan (minder bouwvolume en/of aanleg meer parkeerplaatsen) alsnog aan de parkeereis kan worden voldaan.

2) ABRvS 6 februari 2008, 200704660/1, Rb. Rotterdam 8 juli 2008, LJN: BD6917 en ABRvS 29 maart 2006, 200504132/1.

3) ABRvS 11 augustus 2010, 200910174/1, ABRvS 14 juli 2010, 200807269/1, ABRvS 18 november 2009, 200900599/1 en ABRvS 19 augustus 2009, 200901469/1/H1.

4) ABRvS 5 oktober 2005, Gst. 2006, 7250, 68.



4. ONTHEFFINGSMOGELIJKHEDEN

4.1 Inleiding

Wanneer een bouwplan niet kan voorzien in de benodigde parkeercapaciteit op eigen terrein, dient eerst gekeken te worden naar de mogelijkheden om het bouwplan (volume en/of aantal parkeerplaatsen) aan te passen. Er kunnen echter ook redenen zijn waarom een initiatiefnemer de benodigde parkeercapaciteit op eigen terrein niet (of onvoldoende) kan realiseren, bijvoorbeeld wanneer vanwege de ligging/situering van de ontwikkellocatie het niet mogelijk is de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. Het college van burgemeester en wethouders kan ontheffing verlenen van de verplichting om parkeerplaatsen op eigen terrein aan te leggen. Er kan ontheffing verleend worden in de volgende situaties:

1. Alternatieve parkeercapaciteit;
2. Voldoende rest parkeercapaciteit openbare ruimte;
3. Storting financiële bijdrage Parkeerfonds;
4. Hardheidsclausule.

4.2 Parkeercapaciteit binnen acceptabele loopafstand

Wanneer de initiatiefnemer over voldoende parkeercapaciteit op acceptabele loopafstand van de ontwikkellocatie kan beschikken, kan ontheffing van de parkeereis verleend worden. Er moet dan wel aan een aantal voorwaarden worden voldaan:

- De initiatiefnemer toont door middel van een huurcontract/overeenkomst aan dat hij tenminste voor de duur dan 10 jaren kan beschikken over x aantal parkeerplaatsen;
- De initiatiefnemer toont aan dat van het aantal parkeerplaatsen zoals hierboven bedoeld tenminste het deel dat hoort bij het bezoekersdeel openbaar toegankelijk is.

In de onderstaande tabel zijn indicatieve loopafstanden tussen parkeervoorzieningen en verschillende functies opgenomen.



Hoofd functie	Afstand
Wonen - bewoners	100 meter
Wonen - bezoekers	200 meter
Winkelen	100 – 500 meter
Werken	200 – 500 meter
Ontspanning	100 meter
Gezondheidszorg	100 meter
Onderwijs	100 meter

Tabel 3: indicatieve loopafstanden

4.3 Rest parkeercapaciteit openbare ruimte

Wanneer in de openbare ruimte binnen acceptabele loopafstand voldoende restcapaciteit beschikbaar is, kan ontheffing van de parkeereis worden verleend. Om aan te tonen dat in de openbare ruimte voldoende restcapaciteit beschikbaar is dient de initiatiefnemer door een onafhankelijk verkeersbureau een aantal parkeerdrukmetingen uit te laten voeren. Uitgangspunten voor de parkeerdrukmetingen zijn:

- Er wordt gedurende een maatgevende week op verschillende telmomenten gemeten, zodat eenduidig kan worden vastgesteld dat de restcapaciteit op reguliere momenten⁵ ook daadwerkelijk beschikbaar is;
- Het onderzoeksgebied ligt binnen een acceptabele loopafstand van de ontwikkellocatie conform tabel 3;
- De algehele parkeerdruk op de maatgevende dagen/tijdstippen mag na toevoeging van de extra parkeervraag op reguliere momenten nooit hoger worden dan 90%;
- De kosten voor het uitvoeren van de parkeerdrukmetingen zijn voor rekening van de initiatiefnemer.

4.4 Bijdrage parkeerfonds

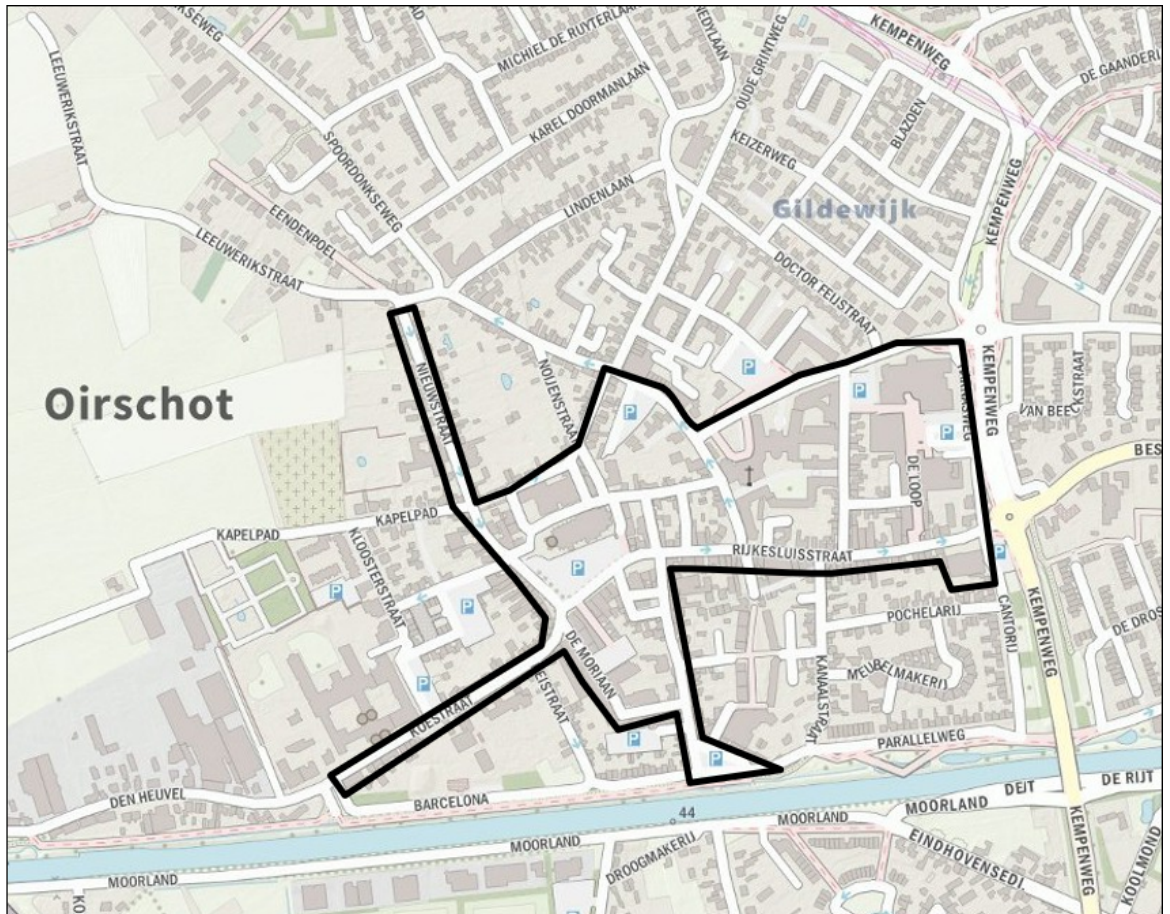
In alle andere situaties waarbij geen gebruik gemaakt kan worden van parkeercapaciteit binnen acceptabele loopafstand en/of geen/onvoldoende restcapaciteit in de openbare ruimte aanwezig is, kan ontheffing van de parkeereis worden verleend door een bijdrage per parkeerplaats te storten in het Parkeerfonds. Hiermee wordt de verplichting om parkeerplaatsen aan te leggen verlegd naar de gemeente Oirschot. De gemeenteraad kan nadere eisen en/of voorwaarden stellen aan het toepassen van het Parkeerfonds.

4.5 Hardheidsclausule

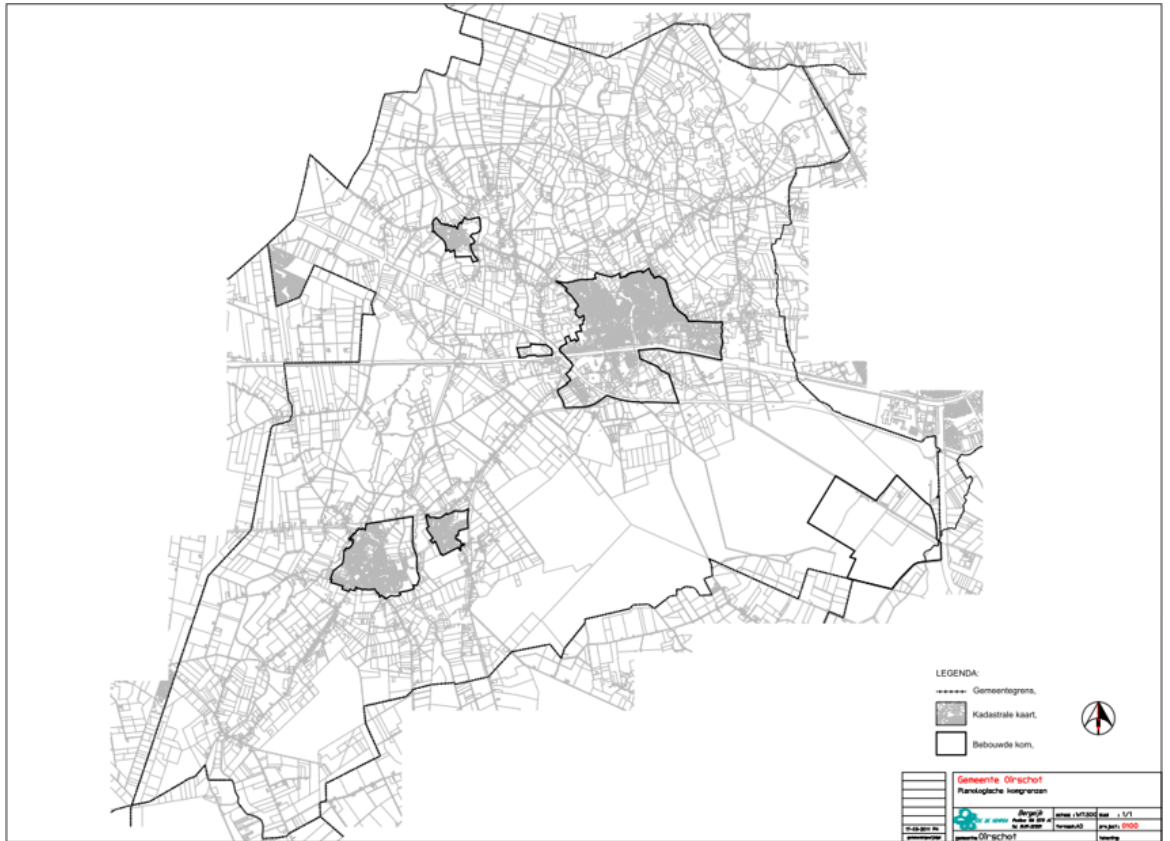
Het college van Burgemeester en wethouders kan in specifieke gevallen besluiten om ontheffing te verlenen van de parkeereis, als het algemene maatschappelijke belang van de realisatie van het ruimtelijk initiatief zwaarder weegt dan de (mogelijke) parkeergevolgen.

5) Met reguliere momenten worden normale situaties bedoeld. Een weekmarkt of een koopzondag behoort tot de reguliere momenten, maar een jaarlijks terugkerend evenement behoort daar niet toe.

Bijlage 1: Centrumgebied Oirschot



Bijlage 2: Overzichtskaart grenzen bebouwde kommen gemeente Oirschot





Bijlage 3: parkeernormen gemeente Oirschot

WONEN				
	eenheid	centrum	rest bebouwde kom	buiten bebouwde kom
aanleunwoning en serviceflat	per woning	1,3	1,4	1,4
appartement/studio ⁶	per appartement/studio	1,8	2,2	2,2
kamerverhuur (zelfstandig)	per kamer	0,6	0,8	0,8
seniorenwoning ⁷	Per woning	1,5	1,8	1,8
verpleeg- en verzorgingstehuis	per wooneenheid	0,7	0,7	nvt
woonhuis ⁸	per woning	2,0	2,4	2,4

WERKEN				
	eenheid	centrum	rest bebouwde kom	buiten bebouwde kom
bedrijf arbeidsextensief/bezoekers extensief	100 m ² bvo	0,9	1,3	1,3
bedrijf arbeidsintensief/bezoekers intensief	100 m ² bvo	1,8	2,6	2,6
Bedrijfsverzamelgebouw	100 m ² bvo	1,6	2,2	2,2
kantoor (met baliefunctie)	100 m ² bvo	2,7	3,8	3,8
kantoor (zonder baliefunctie)	100 m ² bvo	2,1	2,8	2,8
showroom	100 m ² bvo	1,0	1,7	1,7

BOODSCHAPPEN EN WINKELN				
	eenheid	centrum	rest bebouwde kom	buiten bebouwde kom
detailhandel ⁹	100 m ² bvo	4,3	5,0	nvt
bouwmarkt	100 m ² bvo	0,0	2,7	2,7
bruin- en witgoedzaken	100 m ² bvo	4,8	8,9	10,0
supermarkt ¹⁰	100 m ² bvo	5,1	7,4	nvt
groothandel in levensmiddelen	100 m ² bvo	nvt	8,1	nvt
kringloopwinkel	100 m ² bvo	nvt	2,2	2,5
meubelboulevard/woonboulevard	100 m ² bvo	nvt	2,8	nvt
outletcentrum	100 m ² bvo	nvt	11,4	11,4
groen-, tuincentrum ¹¹	100 m ² bvo	nvt	2,9	3,1
weekmarkt	m ¹ kraam	0,3	0,3	nvt
woonwarenhuis/woonwinkel	100 m ² bvo	1,5	2,2	2,2

HORECA EN VERBLIJFSRECREACTIE

6) Gemiddelde van de parkeernormen van de verschillende type woonhuizen (koop en huur)

7) gemiddelde van de parkeernormen van een appartement/studio en een aanleunwoning/serviceflat

8) gemiddelde van de parkeernormen van de verschillende type appartementen (koop en huur)

9) voor detailhandel is de parkeernorm van een buurt- en dorpscentrum aangehouden

10) gemiddelde van de parkeernormen van de vijf verschillende type supermarkten

11) gemiddelde van de parkeernormen van een groen- en een tuincentrum



	eenheid	centrum	rest bebouwde kom	buiten bebouwde kom
bed en breakfast	per kamer	1,0	1,0	1,0
bungalowpark	per bungalow	nvt	1,8	2,2
café, bar, cafetaria	100 m ² bvo	7,0	8,0	nvt
camping/kampeerterein	per standplaats	0,0	nvt	1,3
discotheek	100 m ² bvo	9,0	22,9	22,8
hotel ¹²	per 10 kamers	3,0	6,5	8,3
evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw	100 m ² bvo	7,0	11,0	nvt
restaurant	100 m ² bvo	12,0	16,0	16,0

GEZONDHEID EN (SOCIALE) VOORZIENINGEN

	eenheid	centrum	rest bebouwde kom	buiten bebouwde kom
apotheek	per apotheek	2,6	3,6	nvt
begraafplaats/crematorium	per plechtigheid	30,0	30,0	30,0
consultatiebureau ¹³	per behandelkamer	1,6	2,2	2,4
dag verzorging gehandicapten	per opvangplaats	0,3	0,3	0,3
fysiotherapiepraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1,6	2,2	2,2
gezondheidscentrum	per behandelkamer	1,9	2,7	2,7
huisartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	2,5	3,5	3,5
hospice ¹⁴	100 m ² bvo	1,6	2,0	2,1
religiegebouw	per zitplaats	0,2	0,2	0,2
tandartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1,9	2,8	2,9

ONDERWIJS

	eenheid	centrum	rest bebouwde kom	buiten bebouwde kom
avondonderwijs	per 10 studenten	5,6	7,8	11,5
basisschool ¹⁵	per leslokaal	1,0	1,0	1,0
kinderdagverblijf/peuterspeelzaal/crèche ¹³	100 m ² bvo	1,1	1,5	1,6
middelbare school	per 100 leerlingen	4,7	5,9	5,9

¹² Gemiddelde van de parkeernormen van een 1* tot en met 5* hotel

¹³ Gemiddelde van de parkeernormen van een consultatiebureau en een consultatiebureau voor ouderen

¹⁴ Bij de functie hospice zijn de parkeernormen van een ziekenhuis aangehouden

¹⁵ Exclusief halen en brengen schoolkinderen



Rekenmethode voor halen en brengen bij basisscholen, crèches en kinderdagverblijven

Groepen 1 t/m 3

aantal leerlingen x % leerlingen met auto x 0,5¹ x 0,75²

+

Groepen 4 t/m 8

aantal leerlingen x % leerlingen met auto x 0,25¹ x 0,85²

+

Kinderdagverblijf

aantal leerlingen x % leerlingen met auto x 0,25¹ x 0,75²

=

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 kan door middel van locatie specifiek parkeeronderzoek worden vastgesteld.

Zijn geen locatie specifieke cijfers beschikbaar, dan wordt uitgegaan van de volgende percentages:

- groepen 1 t/m 3: 60%
- groepen 4 t/m 8: 40%
- kinderdagverblijf/crèche: 80%

Bij meerdere functies op één locatie is het drukste tijdstip maatgevend.

SPORT CULTUUR EN ONTSPANNING

	eenheid	centrum	rest bebouwde kom	buiten bebouwde kom
bibliotheek	100 m ² bvo	0,7	1,4	1,6
biljart-/snookercentrum	per speeltafel	1,1	1,6	2,0
bioscoop/theater/filmhuis ¹⁶	100 m ² bvo	5,6	10,7	13,0
bowlingcentrum	per bowlingbaan	2,1	3,3	3,3
casino	100 m ² bvo	6,2	7,0	8,5
dansstudio	100 m ² bvo	2,1	6,0	7,9
kinderboerderij	per ha netto terrein	12,0	12,0	12,0
fitnesscentrum/- studio/sportschool ¹⁷	100 m ² bvo	2,1	6,1	7,5
gemeenschapshuis/cultureel centrum/wijkgebouw	100 m ² bvo	3,0	3,0	nvt
indoorspeeltuin (kinderspeelhal) ¹⁸	100 m ² bvo	4,5	5,9	6,2
jachthaven	per ligplaats	0,7	0,7	0,7
manege/paardenhouderij	per box	nvt	0,5	0,5
museum	100 m ² bvo	0,7	1,2	nvt
sauna/hammam	100 m ² bvo	3,0	7,2	7,8
sporthal/sportzaal ¹⁹	100 m ² bvo	1,6	3,1	3,8
sportveld	per ha netto terrein	27,0	27,0	27,0
squash-/tennishal ²⁰	100 m ² bvo	1,1	1,7	2,0

¹⁶ Gemiddelde parkeernorm van de afzonderlijke parkeernormen voor een bioscoop, filmhuis en theater

¹⁷ Gemiddelde parkeernorm van de afzonderlijke parkeernormen voor een fitnesscentrum, -studio en sportschool

¹⁸ Gemiddelde parkeernorm van kleine-, gemiddelde en grote indoorspeeltuinen en kinderspeelhal

¹⁹ Gemiddelde parkeernorm van een sporthal en sportzaal

²⁰ Gemiddelde parkeernorm van een squash- en tennishal



volkstuin	per 10 tuinen	nvt	1,5	1,6
zwembad overdekt	100 m ² bassin	3,0	12,5	14,3



Bijlage 4: Voorbeeldberekeningen

Voorbeeldberekening functie-uitbreiding

Initiatief:

Op een bedrijventerrein in Oirschot wordt een bestaand garagebedrijf uitgebreid met 300 m². De totale bedrijfsoppervlakte wordt 900 m². Bij de bestaande bedrijfslocatie zijn 10 parkeerplaatsen aanwezig. Er worden 12 extra parkeerplaatsen aangelegd.

Parkeerbehoefte:

De parkeerbehoefte heeft alleen betrekking op de uitbreiding. De parkeernorm voor de garage bedraagt 2,6 pp / 100 m² byg. De parkeerbehoefte van de uitbreiding bedraagt 15,6 parkeerplaatsen, afgerond 16 parkeerplaatsen.

Parkeerbalans:

De parkeerbehoefte bedraagt 16 parkeerplaatsen.
Er worden 12 extra parkeerplaatsen aangelegd.

Er is sprake van een tekort van 4 parkeerplaatsen. Er wordt een negatief parkeeradvies gegeven.

Initiatief:

Op een bedrijventerrein in Oirschot wordt een bestaand garagebedrijf uitgebreid met 300 m². De totale bedrijfsoppervlakte wordt 900 m². Bij de bestaande bedrijfslocatie zijn 20 parkeerplaatsen aanwezig. Er worden 6 extra parkeerplaatsen aangelegd.

Parkeerbehoefte:

De parkeerbehoefte heeft alleen betrekking op de uitbreiding. De parkeernorm voor de garage bedraagt 2,6 pp / 100 m² byg. De parkeerbehoefte van de uitbreiding bedraagt 15,6 parkeerplaatsen, afgerond 16 parkeerplaatsen.

In de huidige situatie zijn 20 parkeerplaatsen aanwezig. Op basis van de omvang van de bestaande functie (300 m²) en de parkeernorm van een garage bedraagt de huidige parkeerbehoefte 7,8 parkeerplaatsen, afgerond 8 parkeerplaatsen. Dit betekent dat sprake is van een overschot van 12 parkeerplaatsen.

Parkeerbalans:

De parkeerbehoefte bedraagt 16 parkeerplaatsen.
Er is sprake van een overschot van 12 parkeerplaatsen in de bestaande situatie
Er worden 6 extra parkeerplaatsen aangelegd.

Er is sprake van een overschot van 2 parkeerplaatsen. Er wordt een positief parkeeradvies gegeven.

Voorbeeldberekening functie-wijziging

Initiatief:

In het centrum van Oirschot wordt een bestaande winkelruimte (500 m²) omgebouwd tot een coffeeshop (200m²) en winkelruimte (300m²). De winkel heeft 25 parkeerplaatsen op eigen terrein. Er worden geen nieuwe parkeerplaatsen aangelegd.

Parkeerbehoefte:

De parkeernorm voor een winkel bedraagt 5,0 per 100 m² byg
De parkeernorm voor een coffeeshop bedraagt 8,0 per 100 m² byg.

De huidige parkeerbehoefte (winkel) bedraagt 25 parkeerplaatsen
De toekomstige parkeerbehoefte van de winkel bedraagt 15 parkeerplaatsen
De toekomstige parkeerbehoefte van de coffeeshop bedraagt 16 parkeerplaatsen
De parkeerbehoefte na ontwikkeling bedraagt 31 parkeerplaatsen

Parkeerbalans:

De parkeerbehoefte bedraagt 31 parkeerplaatsen.
Er zijn 25 parkeerplaatsen aanwezig
Er worden geen nieuwe parkeerplaatsen aangelegd.

Er is sprake van een tekort van 6 parkeerplaatsen. Er wordt een negatief parkeeradvies gegeven.

Voorbeeldberekeningen nieuwbouw

Initiatief:

In Oirschot (rest bebouwde kom) worden tien woonhuizen gebouwd. Vier woningen krijgen een garage en een oprit van 7 meter diep en 3 meter breed. Er wordt 20 parkeerplaatsen aangelegd die openbaar toegankelijk zijn.

Parkeerbehoefte:

De parkeernorm voor een woonhuis bedraagt 2,4 pp / per woning. De parkeerbehoefte van tien woonhuizen bedraagt 24 parkeerplaatsen, waarvan 3 ten behoeve van bezoekers parkeren.

Op eigen terrein worden 4 opritten van 7 meter diep en 3 meter breed aangelegd. Op basis van tabel 1 pagina 8 worden deze opritten ieder als 1 parkeerplaats per stuk gerekend.

Parkeerbalans

De parkeerbehoefte bedraagt 24 parkeerplaatsen.
Er worden 4 parkeerplaatsen op eigen terrein aangelegd
Er worden 20 nieuwe parkeerplaatsen aangelegd.

Er is sprake van een gesloten parkeerbalans. Er wordt een positief parkeeradvies gegeven.



Initiatief:

In Oirschot (centrum) wordt een multifunctionele accommodatie gebouwd. De ontwikkeling voorziet in:

- 14 appartementen;
- fitnesscentrum 250 m²
- inpandige parkeergarage 14 parkeerplaatsen
- aanleg 20 parkeerplaatsen die openbaar toegankelijk zijn

Parkeerbehoefte:

De parkeernorm van een appartement bedraagt 1,8 parkeerplaats per woning.
De parkeermomen van een fitnesscentrum bedraagt 2,1 parkeerplaats per woning.

De parkeerbehoefte van de appartementen bedraagt 25,2 parkeerplaatsen, waarvan 4,2 parkeerplaatsen ten behoeve van bezoekersparkeren.

De parkeerbehoefte van het fitnesscentrum bedraagt 5,3 parkeerplaatsen

Omdat sprake is van verschillende functies kan gedeeld gebruik van de parkeervoorzieningen plaatsvinden. Op basis van de aanwezigheidspercentages uit tabel 2 pagina 10 is de maatgevende parkeerbehoefte berekend.

	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag	
woningen bewoners	21	10,5	10,5	18,9	16,8	21,0	12,6	16,8	14,7
woningen bezoekers	4,2	0,4	0,8	3,4	2,9	-	2,5	4,2	2,9
Fitnesscentrum	5,3	2,7	2,7	5,3	-	5,3	5,3	4,0	
Maatgevende parkeervraag	13,6	14,0	27,6	25,0	21,0	20,4	26,3	21,6	

De maatgevende parkeerbehoefte treedt op in de werkdagavond. De parkeerbehoefte bedraagt dan 27,6 parkeerplaatsen, afgerond 28 parkeerplaatsen.

Parkeerbalans

De parkeerbehoefte bedraagt 28 parkeerplaatsen.
Er worden 14 parkeerplaatsen op eigen terrein aangelegd
Er worden 20 nieuwe parkeerplaatsen aangelegd.

Er is sprake van een positieve parkeerbalans. Er wordt een positief parkeeradvies gegeven.