

## Nota Parkeernormering 2021 Gemeente 's-Hertogenbosch

De gemeenteraad van de gemeente 's-Hertogenbosch,  
In zijn vergadering van 12 oktober 2021,  
Gezien het voorstel van het college van 7 september 2021 met reg.nr. 11145022,

### Besluit

1. De Nota Parkeernormering vast te stellen om uitvoering te geven aan de gemeentelijke ambities voor wonen, duurzame mobiliteit en klimaat, gebaseerd op de actuele kentallen van het CROW
2. De Nota Parkeernormering te evalueren 5 jaar na inwerkingtreding van de Nota;
3. De Nota Parkeernormering 2016 in te trekken.

### 1. Inleiding

#### 1.1 Aanleiding

De parkeernormen zijn een belangrijk instrument voor de gemeente om te sturen op het aantal parkeerplaatsen dat wordt gerealiseerd bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Deze normen moeten actueel zijn en aansluiten bij het beleid en de opgaven waar de stad voor staat, zoals de woningbouwopgave, bereikbaarheid, klimaat en economie. Om die reden zijn de parkeernormen geactualiseerd.

#### 1.2 Beleidskeuzes

##### Actualisatie Koersnota en Actualisatie Bereikbaarheidsstrategie

In september 2017 stelde de gemeenteraad de Actualisatie Koersnota 2017 vast, inclusief een Uitvoeringsprogramma voor 2018-2019. Hiermee zijn de beleidslijn en doelen van eerdere Koersnota's herbevestigd: de combinatie van een bereikbare, economisch sterke én leefbare stad door onder andere een sterke hoofdinfrastructuur, een autoluwe binnenstad (en wijken) en het stimuleren en faciliteren van het fietsgebruik. Nieuwe(re) actuele accenten uit de actualisatie zijn de doelen duurzaamheid, gastvrijheid en actieve stad. Kern in deze actualisatie van de Koersnota was een bredere benadering van mobiliteit. Eén van de maatregelen uit het bijbehorende Uitvoeringsprogramma betrof een actualisatie van de Bossche bereikbaarheidsstrategie (Actualisatie Bereikbaarheidsstrategie, 2019). Dit omdat zowel 's-Hertogenbosch als stad als ook de context van het mobiliteitssysteem flink in beweging is. Denk aan verstedelijking, de woningbouwopgave (met onder meer de ontwikkeling van de Spoorzone en Stads-delta), de energietransitie en de opkomst van slimme mobiliteit en innovaties.

De belangrijkste nieuwe keuze in de geactualiseerde bereikbaarheidsstrategie is om niet langer de knelpunten in het verkeerssysteem als uitgangspunt te nemen, maar om de stedelijke dynamiek en ontwikkeling van 's-Hertogenbosch centraal te stellen. Het doorstroommassenmodel blijft de basis, maar we maken onderscheid in twee typen gebieden:

1. Binnen de centrumzone van 's-Hertogenbosch (binnenstad, Spoorzone en de wijken eromheen met een cirkel van circa vier kilometer rondom de binnenstad en het centraal station) zijn alle voorzieningen bereikbaar op een loop- en fietsafstand van ongeveer 2,5 kilometer. Binnen de centrumzone van 's-Hertogenbosch komt het accent te liggen op fiets, lopen, deelmobiliteit, openbaar vervoer en verblijfskwaliteit, passend bij een verdichte stad en stedelijke mobiliteit.
2. In de wijken buiten de centrumzone is momenteel de auto dominant in gebruik, maar we maken nadrukkelijk ook fietsen en openbaar vervoer voor verplaatsingen buiten de wijk aantrekkelijk. Denk hierbij aan (snel)fietsroutes (die een belangrijke functie vervullen voor de groeiende rol van de e-bike), het versterken van 'last mile-oplossingen' zoals deelfietsen bij bus- en treinhalttes voor zowel bewoners als werknemers, snelle frequente busverbindingen naar het Centraal Station en het leggen van een sterkere koppeling tussen nieuwe woonwijken en treinstations.

Met name voor de centrumzone -waar veel stedelijke ontwikkelingsopgaven liggen- is een actualisatie van het parkeerbeleid een volgende uitwerking om invulling te geven aan de stedelijke ambities.

##### Actualisatie Nota Parkeernormering

Zoals in de Actualisatie Koersnota is gesteld: "mobiliteit staat ten dienste van het realiseren van een bereikbare, leefbare en economisch sterke stad." Parkeren is een essentieel onderdeel van mobiliteit, maar staat tegelijkertijd in dienst van ambities op het gebied van leefbaarheid, economie en bereikbaarheid van de stad. Het parkeerbeleid is dus geen doel op zich, maar een middel om bij te dragen aan de

ambities van de stad. Daarnaast is parkeren voorwaardenscheppend voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

De parkeernormen zijn aangepast, zodanig dat ze aansluiten bij de ambities van de gemeente met betrekking tot ruimtelijke ontwikkeling, bereikbaarheid en klimaat. Dit houdt in dat de parkeernormen zijn verlaagd in die gebieden waar de ruimte het meest schaars is: in de (brede) binnenstad en de schil daaromheen. De lagere parkeernormen leveren een bijdrage aan het oplossen van de verdichtingsopgave en aan het ontwikkelen van aantrekkelijke interactiemilieus. De parkeernormen in het overige gedeelte van de gemeente zijn grotendeels hetzelfde gebleven. Hoewel de verdichtingsopgave daar minder aan de orde is, zijn ook hier opgaven om de leefbaarheid en klimaatbestendigheid van de woonwijken te verbeteren. De gemeente wil hier het gebruik van actieve en duurzame vervoersmiddelen te stimuleren, zonder sterk te sturen op het autobezit. Wel is het mogelijk om middels het maatwerkkader te kunnen afwijken van de parkeernorm, indien de initiatiefnemer dat weet te onderbouwen. Hierdoor kunnen de gemeentelijke ambities worden gerealiseerd zonder dat dit leidt tot een te hoge parkeerdruk in het openbaar gebied.

In de brede binnenstad (zone 1a en 1b) zijn de parkeernormen voor woningen verlaagd tot maximaal 1,0 parkeerplaats per woning. Het is allang niet meer het geval dat ieder huishouden in het centrum een auto heeft. Het gemiddelde autobezit ligt hier lager dan in de rest van de gemeente. Het realiseren van meer dan 1 parkeerplaats per woning op deze locaties in de stad sluit niet meer aan op de doelstellingen van de Koersnota en de Actualisatie Bereikbaarheidsstrategie. Daarin wordt ingezet op het stimuleren van lopen, fietsen en het openbaar vervoer.

Ook in zone 2, de gereguleerde schil rondom het centrum, zijn de normen iets verlaagd. De uitdaging om efficiënt met de beschikbare ruimte om te gaan, is hier groot. Verschillende ruimteclaims zoals woningbouwplannen, klimaatadaptatie en verkeer vragen hier om een gezonde balans. De gereguleerde schil ligt bovendien binnen een straal van 2,5 kilometer rondom het centrum. Zoals ook in de Actualisatie Bereikbaarheidsstrategie uitgewerkt is, wordt lopen, fietsen en het gebruik van het openbaar vervoer hier gestimuleerd.

### 1.3 Leeswijzer

In deze Nota worden allereerst de uitgangspunten van het parkeerbeleid benoemd (hoofdstuk 2). In hoofdstuk 3 worden de parkeernormen en regels voor fietsparkeren beschreven. Daarna komen in hoofdstuk 4 de parkeernormen voor auto's aan bod. In dit hoofdstuk is ook gebiedsindeling van de gemeente 's-Hertogenbosch opgenomen en wordt het 'maatwerkkader parkeernormen' toegelicht. Een toelichting op de belangrijkste wijzigingen in de normen is opgenomen in hoofdstuk 5.

In de bijlagen zijn de tabellen met alle parkeernormen voor fiets (bijlage 1) en auto (bijlage 2) en de aanwezigheidspercentages (bijlage 3) opgenomen. In bijlage 4 is de evaluatie van de Nota Parkeernormering 2016 opgenomen.

## 2. Uitgangspunten parkeernormen

### 2.1 Uitgangspunten

De Nota Parkeernormering is van toepassing op nieuwe aanvragen waarvoor de parkeerbehoefte bepaald moet worden. Het gaat om nieuw- en verbouw en/of bij wijziging van functie en/of gebruik van een locatie/gebouw. De normen hoeven en dienen dus niet te worden toegepast om vast te stellen of in een bestaande omgeving wordt voldaan aan deze nieuwe normen. De Nota Parkeernormering is de opvolger van de Nota uit 2016 en is – mede naar aanleiding van de evaluatie van die Nota - geactualiseerd, zodat deze overeenkomt met de uitgangspunten en doelstellingen van de Actualisatie Bereikbaarheidsstrategie en het nieuwe parkeerbeleid van de gemeente 's-Hertogenbosch.

Bij de actualisatie is rekening gehouden met de volgende uitgangspunten:

- Centraal staat dat de 'veroorzaker' van de parkeervraag (de initiatiefnemer) zelf verantwoordelijk is voor het realiseren van de benodigde parkeerplaatsen bij nieuw- en verbouw en/of bij de wijziging van de functie en/of het gebruik van een locatie/gebouw;
- Bij ontwikkelingen en projecten in bestaand stedelijk gebied geldt: parkeren op eigen terrein, dan wel in en op bestaande niet tot de openbare ruimte behorende parkeervoorzieningen. Pas als blijkt de parkeervraag niet op eigen terrein of middels bestaande niet-openbare parkeervoorzieningen kan worden opgelost zijn alternatieven bespreekbaar (zoals parkeren op privéterrein buiten plangebied en ten slotte gebruik restcapaciteit openbare ruimte);
- Bij grootschalige woningbouwontwikkelingen buiten het bestaand stedelijk gebied, zoals De Groote Wielen, kan juist wel worden overwogen om in de parkeervraag te voorzien in de openbare ruimte binnen het plangebied;
- Initiatiefnemers worden gestimuleerd om te zoeken naar mogelijkheden om (een deel van) de nieuwe parkeervraag duurzaam onder te brengen in en op bestaande, niet tot de openbare ruimte behorende, parkeervoorzieningen.

Nieuwe initiatieven in het bestaande stedelijke gebied mogen niet leiden tot een te hoge druk op de openbare ruimte. In het uitzonderingsgeval dat, zoals in de opsomming hierboven beschreven, een deel van de parkeervraag in de openbare ruimte moet worden opgevangen, dient een parkeerdrukonderzoek uitgevoerd te worden om aan te tonen dat de parkeerdruk niet te hoog wordt. Een parkeerdruk op het maatgevende moment van hoger dan 90% wordt als niet acceptabel gezien.

## 2.2 Maatwerk

We introduceren het 'maatwerkkader parkeernormen'. Dit bestaat uit een aantal reductiefactoren op basis waarvan voor nieuwe ontwikkelingen een parkeerbalans op maat gemaakt kan worden, die dus aansluit bij de toekomstige mobiliteitsbehoefte in een gebied.

Parkeernormen geven aan hoe veel parkeerplaatsen er gerealiseerd dienen te worden bij de bouw van woningen, kantoren en andere voorzieningen. Niet iedere ruimtelijke ontwikkeling is echter hetzelfde: in de praktijk kunnen twee ontwikkelingen behoorlijk van elkaar verschillen, ook al vallen ze theoretisch gezien in dezelfde categorie. De parkeeropgave wordt dus niet alleen gevormd door de ligging in een bepaalde zone en de omvang van het programma, maar ook door het aanbod van mobiliteit in het gebied en de behoeften van toekomstige gebruikers. Het moet daarom mogelijk zijn om flexibel om te gaan met de geldende parkeernorm.

Tegelijkertijd is het voor de gemeente belangrijk om wel grip te houden. Om die reden is een maatwerkkader opgenomen in deze Nota Parkeernormering. Dit kader waarborgt dat de parkeernormen en eventuele afwijking daarvan toetsbaar blijven en (rechts)zekerheid bieden. Op die manier wordt voorkomen dat willekeur en ongelijke situaties ontstaan bij verschillende ruimtelijke ontwikkelingen. De werking van het maatwerkkader wordt nader uitgewerkt in hoofdstuk 4.

## 2.3 Deelauto's

Bij het bepalen van het benodigde aantal parkeerplaatsen bij nieuwbouwontwikkelingen leggen we de relatie met deelmobiliteit. Wanneer aan een aantal voorwaarden wordt voldaan kan deelmobiliteit leiden tot een korting op de parkeernorm binnen het maatwerkkader.

Veel nieuwe ontwikkelingen bieden vormen van deelmobiliteit aan, zoals deelfietsen en deelauto's.

Een van de voordelen van deelmobiliteit is dat minder auto's en dus minder parkeerplaatsen nodig zijn om in dezelfde mobiliteitsbehoefte te voorzien. Bij het bepalen van de parkeerbehoefte kan rekening gehouden worden met het aanbod van deelmobiliteit in de omgeving (bijvoorbeeld bij een mobiliteits-hub). Ook kan worden besloten om deelauto's onderdeel uit te laten maken van een bepaalde projectontwikkeling. In het laatstgenoemde geval dient deelmobiliteit gericht ingezet te worden. Deelauto's aanbieden is niet vanzelfsprekend en kan ook niet alleen maar worden ingezet een vrijblijvend 'ruilmiddel' voor parkeerplaatsen.

Wanneer deelauto's worden ingezet, dient onderbouwd te worden door de ontwikkelende partij:

- welke plek deelmobiliteit inneemt in de totale mobiliteitsmix (de mobiliteitsvraag van de doelgroep);
- dat met de inzet wordt voldaan aan de wensen en vereisten van een betreffende doelgroep zoals langdurige betaalbaarheid (de zogeheten usecase);
- hoe het exploitatiemodel duurzaam wordt ingevuld, dus zowel betaalbaar voor de gebruikers als ook voldoende inkomsten voor de aanbieder (de businesscase);
- op welke wijze is geborgd dat de parkeerplaatsen toegankelijk zijn en blijven voor de in te zetten deelauto's;
- op welke wijze de duurzame/langdurige inzet (10 jaar) van de deelauto's is geborgd.

Deze aspecten worden nader uitgewerkt in de 'leidraad deelmobiliteit voor projectontwikkelaars' in het Beleidskader Deelmobiliteit. De leidraad helpt ontwikkelaars om tot een goed onderbouwd voorstel voor deelmobiliteit als onderdeel van projectontwikkeling te komen. Hierbij is het de verantwoordelijkheid van de ontwikkelaar (al dan niet in samenwerking met aanbieders van deelmobiliteitsdiensten) om in een passend aantal deellovertuigen te voorzien de usecase en businesscase duurzaam in te vullen (dus financieel rendabel en aansluitend bij de behoefte van de gebruikers).

## 2.4 Parkeren en laden van elektrische voertuigen

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen dient rekening te worden gehouden met de laadbehoefte van elektrische auto's. Vanwege de snelle ontwikkelingen worden op het gebied van elektrisch vervoer worden hier geen percentages genoemd en wordt verwezen naar het beleidsdocument 'Elektrisch rijden en laden in gemeente 's-Hertogenbosch'. In dit beleidsdocument heeft de gemeente 's-Hertogenbosch haar strategie en aanpak voor elektrisch vervoer vastgelegd. Hierin staan ook de uitgangspunten benoemd voor het realiseren van laadinfra bij nieuwbouwprojecten en herstructureringen. Deze bepalingen dienen te worden meegenomen in het opstellen van de parkeerbalans.

## 2.5 Juridisch kader

### Parkeerbeleid vastgelegd in verschillende documenten

Het beleid en de regels omtrent parkeren is in meerdere documenten door de gemeente geregeld en vastgesteld:

- Nota Parkeernormering 2021: deze geeft aan hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn bij (nieuwe) ruimtelijke ontwikkelingen;
- 'Elektrisch rijden en laden in gemeente 's-Hertogenbosch': strategie en aanpak voor het stimuleren en faciliteren van elektrisch vervoer in de gemeente;
- Parkeerverordening & parkeerreglement: deze vormen het juridische kader voor het parkeerbeleid en zijn te raadplegen via [www.overheid.nl](http://www.overheid.nl);
- Uitwerkingsplan parkeren binnenstad en transferia, waarin de ontwikkelingsrichting van het parkeren voor bezoekers van de binnenstad is vastgelegd;
- Parkeerregulering: die vaststelt waar betaald of vergunningparkeren is;
- Betaald parkeren: Raadsinformatiebrief 'Flexibilisering van het vergunninghoudersparkeren';
- Parkeereexploitatie: waarin de (ontwikkeling van de) parkeertarieven is vastgesteld.

### Dynamische verwijzing

In een bestemmingsplan of omgevingsplan dient een dynamische verwijzing te worden opgenomen naar de Nota Parkeernormering. Zo blijft de verwijzing in het bestemmingsplan of omgevingsplan actueel wanneer de Nota Parkeernormering in de toekomst wordt aangepast. Met deze dynamische verwijzing wordt bepaald dat de regels uit deze Nota worden toegepast en als deze wordt vervangen of gewijzigd, dat de nieuwe of gewijzigde regels worden toegepast.

### Definitie

Waar in deze Nota Parkeernormering gesproken wordt over een parkeerplaats voor auto's betreft het een ruimte conform de 'NEN 2443:2013 Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garages', publicatie Nederland Normalisatie-instituut, d.d. maart 2013 en de CROW-publicatie 381 Toekomstbestendig Parkeren (2018).

### Overgangsregeling

De Nota Parkeernormering 2021 treedt in werking op de dag nadat deze is gepubliceerd. Deze beleidsregels worden in beginsel toegepast op alle aanvragen omgevingsvergunning die na inwerkingtreding worden ingediend. Het college van burgemeester en wethouders heeft de bevoegdheid om bij aanvragen omgevingsvergunning die na deze datum worden ingediend in afwijking hierop de Nota Parkeernormering 2016 van toepassing te verklaren indien de initiatiefnemer redelijkerwijs uit mocht gaan van de toepassing van de Nota Parkeernormering 2016. Dit kan bijvoorbeeld gelden voor plannen waarvoor een informatieve aanvraag omgevingsvergunning is gedaan, ingekomen vóór de inwerkingtreding van de Nota Parkeernormering 2021, waarbij gemeente heeft bevestigd bereid te zijn om onder voorwaarden medewerking te verlenen aan het plan met een procedure, mits de uitwerking van het plan en de aanvraag omgevingsvergunning past binnen de door gemeente gestelde voorwaarden. Ook kan dit gelden voor (deel)plannen die onderdeel uitmaken van een gebiedsontwikkeling c.q. project waarvoor reeds een besluit (visie, ruimtelijk en functioneel kader, ruimtelijke onderbouwing, stedenbouwkundig plan of iets vergelijkbaars) is genomen door de gemeenteraad of het college van burgemeester en wethouders vóór de inwerkingtreding van de Nota Parkeernormering 2021, zolang de (deel)plannen passen binnen het eerder genomen besluit.

### Salderingsregeling

Bij verbouw en functiewijziging wordt rekening gehouden met de normatieve parkeerbehoefte van de oorspronkelijke situatie. Het uitgangspunt hierbij is dat de parkeerbehoefte van de oorspronkelijke situatie negatief wordt opgenomen bij de te berekenen parkeerbehoefte voor de nieuwe situatie. Dit heet 'salderen'. Hierbij dient rekening te worden gehouden met de aanwezigheidspercentages die voor de oorspronkelijke functie golden. Voor de berekening van het saldo is het maatgevende tijdstip na verbouw bepalend.

Het saldo wordt berekend door de (niet afgeronde) parkeerbehoefte op het maatgevende tijdstip na de verbouw te verminderen met de (eveneens niet afgeronde) parkeerbehoefte van de bestaande situatie op dat zelfde tijdstip. Het verschil is dan uitgangspunt voor de parkeereis.

### Hardheidsclausule

De gemeente 's-Hertogenbosch kan in bijzondere gebieden of situaties bij bestuurlijk besluit afwijken van de geldende normen op basis van zwaarwegende argumenten. De afwijkende parkeernorm zal in dat geval in het bestemmingsplan voor het betreffende ontwikkeling worden vastgelegd. Ook in situaties waarin de Nota niet voorziet, wordt per geval een passende oplossing gevonden.

## 2.6 Parkeerbalans en dubbelgebruik van parkeerplaatsen

Omdat de werkelijke vraag naar parkeerplaatsen niet de hele dag hetzelfde is, maken we gebruik van aanwezigheidspercentages. We hanteren de meest actuele aanwezigheidspercentages van het CROW (zie bijlage 4). Deze aanwezigheidspercentages maken per functie inzichtelijk wanneer het maatgevend

(drukste) moment is. Op basis van de aanwezigheidspercentages krijgt men inzicht in hoeverre dubbelgebruik mogelijk is. Een voorwaarde voor het toepassen van aanwezigheidspercentages is dat de parkeervoorzieningen openbaar toegankelijk zijn en dat ook in de nabije toekomst (15 jaar) blijven.

Het opstellen van een parkeerbalans kan bij een ontwikkeling met meerdere functies zorgen voor een lagere parkeereis dan aan de hand van de norm wordt berekend. Dat is een gevolg van de aanwezigheidspercentages. De initiatiefnemer dient in dat geval altijd een parkeerbalans te overleggen gebaseerd op de meest recente aanwezigheidspercentages van het CROW om de parkeereis te onderbouwen.

**Voorbeeld dubbelgebruik.** Woningen en kantoren kennen een verschillende parkeerbehoefte gedurende de dag. Over het algemeen is de vraag naar parkeerplaatsen in woonwijken overdag laag en bij kantoren juist hoog. In de avond zijn de rollen omgekeerd en is de vraag naar parkeerplaatsen in woonwijken hoog en bij kantoren juist laag. Indien beide functies binnen een acceptabele loopafstand van elkaar liggen kan dubbelgebruik een mogelijkheid zijn om efficiënter om te gaan met beschikbare ruimte. De aanwezigheidspercentages helpen inzichtelijk te maken hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn rekening houdend met dubbelgebruik.

### Acceptabele loopafstanden

Als maat voor de situering van de parkeerplaatsen ten opzichte van de functies dienen de maximaal acceptabele loopafstanden. De acceptatie van loopafstand hangt af van de parkeerduur, het motief van het bezoek, de aantrekkelijkheid van de looproute en de concurrentiekracht van alternatieven. In onderstaande tabel staan de acceptabele loopafstanden die de gemeente 's-Hertogenbosch hanteert. De loopafstanden worden gemeten van deur-tot-deur met behulp van Google Maps.

*Tabel met acceptabele loopafstanden vanaf de parkeerplaats*

Gebied	Bewoners; kort bezoek (< 2 uur)	Werknemers; bezoek (> 2 uur)
Centrum (zone 1)	300 meter	600 meter + transferia
Schil (zone 2)	200 meter	400 meter + transferia
Bebouwde kom (zone 3)	100 meter	200 meter
Rest bebouwde kom (zone 4)	100 meter	200 meter
Buitengebied (zone 5)	50 meter	50 meter

## 2.7 Parkeren op eigen terrein bij functie 'wonen'

Uitgangspunt is dat de parkeerbehoefte op eigen terrein wordt gerealiseerd. Een parkeerplaats geldt als parkeerplaats op eigen terrein indien:

- de parkeerplaats in eigendom is bij de initiatiefnemer, of;
- duurzaam (gedurende een aaneengesloten minimale periode van 15 jaar) in erfpacht is uitgegeven, verhuurd of in gebruik is gegeven aan de initiatiefnemer, of;
- in de omgevingsvergunning, de huur-, gebruiks-, koop-, erfpacht- of anterieure overeenkomst is vastgelegd dat de parkeergelegenheid is bedoeld voor het adres van de initiatiefnemer, én;
- de initiatiefnemer aannemelijk maakt dat de eindgebruikers (onder redelijke voorwaarden) gedurende een aaneengesloten minimale periode van 15 jaar over de parkeerplaatsen kunnen beschikken.

Parkeerplaatsen die op eigen terrein (privégrond) van grondgebonden woningen worden aangelegd, tellen slechts ten dele mee in het beoordelen van het aantal ingetekende parkeerplaatsen (het parkeer-aanbod). Dit komt omdat deze plekken uitsluitend toegankelijk zijn door de eigenaren. Met andere woorden: ze zijn niet door een ieder te gebruiken. Wij hanteren voor parkeerplaatsen op eigen terrein, conform CROW richtlijnen, de correctiefactoren die zijn opgenomen in onderstaande tabel.

*Correctiefactor parkeerplaatsen op eigen terrein bij woonfuncties (gebaseerd op CROW)*

parkeervoorziening	theoretisch aantal	berekeningsaantal	opmerking
korte oprit zonder garage	1	0,8	oprit min. 5,5 meter diep
lange oprit zonder garage of carport	2	1,5	oprit min. 11 meter diep
dubbele oprit zonder garage	2	1,7	oprit min. 4,5 meter breed
garage zonder oprit (bij woning)	1	0,25	
garagebox (niet bij woning)	1	0,5	
garage met korte oprit	2	1,0	oprit min. 5,5 meter diep
garage met lange oprit	3	1,5	oprit min. 11 meter diep
garage met dubbele oprit	3	1,7	oprit min. 4,5 meter diep



## 2.8 Woningsplitsing

Bij vergunning plichtige ruimtelijke initiatieven dient er een parkeerbalans te worden opgesteld om de parkeerbehoefte te bepalen. Dit geldt in geval van woningsplitsing. Woningsplitsing is een manier om de woonopgave deels mee op te lossen en wordt daarom door de gemeente ondersteunt. Er dient echter wel te worden gezorgd voor een passende parkeeroplossing, die voldoet aan de verwachte parkeerbehoefte. Dit om parkeeroverlast in de wijk te voorkomen.

In geval van grotere ontwikkelingen, bijvoorbeeld wanneer het om een complex of groter aantal woningen van corporaties gaat, kan een parkeerdrukonderzoek gedaan worden. Bij een acceptabele parkeerdruk (lager dan 90%) kan dan een onder voorwaarden vrijgave komen voor een x aantal splitsingen.

## 2.9 Doelgroep parkeren

De hierboven vermelde maatvoering betreft minimale maten. Bij de vormgeving van de parkeerplaatsen dient altijd rekening te worden gehouden met de doelgroep die van deze parkeerplaatsen gebruik gaan maken. Hierbij kan gedacht worden aan:

- Gehandicaptenparkeerplaatsen;
- Parkeerplaatsen voor motoren;
- Parkeerruimte voor bakfietsen;
- Stallingsruimte voor scooters en bromfietsen;
- Stallingsruimte voor scootmobielen.

CROW hanteert de richtlijn dat in de openbare ruimte 2% van de parkeerplaatsen als gehandicaptenparkeerplaatsen voor bezoekers zijn ingericht. Hierbij is maatwerk van belang. In de gemeente 's-Hertogenbosch geldt bovendien voor nieuwe bouwontwikkelingen vanaf 30 woningen of arbeidsplaatsen een minimum van één gehandicaptenparkeerplaats. Bij zorgcentra zijn vaak meerdere gehandicaptenparkeerplaatsen vereist. Hierbij is het aantal afhankelijk van de daadwerkelijke behoefte.

Bij openbare parkeergarages eist de gemeente 's-Hertogenbosch ook dat 2% van de parkeerplaatsen als gehandicaptenparkeerplaatsen voor bezoekers zijn ingericht, met een minimum van één gehandicaptenparkeerplaats.

## 2.10 Indienen vergunningaanvraag

Bij het indienen van de vergunningaanvraag overlegt de initiatiefnemer ten minste:

- Het bouwplan, met aantal m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak (BVO);
- Een berekening van de parkeerbehoefte voor auto en fiets;
- Indien van toepassing, een onderbouwing om af te wijken van de parkeernormen middels het maatwerkkader;
- Bij de parkeeroplossing wordt tevens een uitsplitsing gemaakt (indien van toepassing) naar aantal parkeerplaatsen op eigen terrein (niet openbaar toegankelijk) en openbaar toegankelijke parkeerplaatsen;
- Het ontwerp van de parkeeroplossing voor auto en fiets; inclusief maatvoering en openbaarheid;
- De wijze waarop in de benodigde parkeerplaatsen voor auto en fiets zal worden voldaan door de initiatiefnemer;
- Benodigde onderzoeken en overeenkomsten/contracten (indien van toepassing);
- Mogelijke consequenties voor de gebruikers van het pand/de locatie. Een van de mogelijke consequenties is dat bij een bouwontwikkeling de gebruikers niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning.

## 2.11 Toetsing aanvraag door gemeente

De gemeente 's-Hertogenbosch toetst de onderbouwing van de berekening van de parkeerbehoefte voor auto en fiets en de wijze waarop in deze parkeerbehoefte wordt voorzien aan deze Nota Parkeernormering 2021. Indien de onderbouwing en berekening akkoord zijn bevonden, wordt dit vastgelegd in de omgevingsvergunning. In aanvulling hierop kan het wenselijk zijn om in een overeenkomst ook nog nadere afspraken over het parkeren te maken. Het publiekrechtelijk via de omgevingsvergunning (en eventueel ook privaatrechtelijk via de overeenkomst) vastleggen van de parkeerafspraken voor ontwikkelingen geeft de gemeente de mogelijkheid om nadien te controleren of de parkeeroplossingen worden gebruikt zoals ze zijn bedoeld. Zo nodig kan er handhavend worden opgetreden.

### 3. Parkeernormen fiets 2021

#### 3.1 Inleiding

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen is het van belang om passende maatregelen te nemen die de bereikbaarheid voor fietsers waarborgen. Fietsparkeernormen zijn daarom een instrument dat de gemeente hanteert om het gebruik van de fiets te stimuleren. Voldoende voorzieningen, die goed bereikbaar zijn, bepalen immers voor een belangrijk deel de aantrekkelijkheid van het vervoersmiddel. Op plekken waar een lagere parkeernorm voor auto's wordt gehanteerd, is het des te belangrijker om te zorgen voor goede fietsvoorzieningen.

De parkeernormen voor fietsen bij nieuwe ontwikkelingen zijn, net als de normen voor auto's, onderverdeeld in een aantal categorieën: woningen, werkgelegenheidslocaties en detailhandel en overige voorzieningen. Dit hoofdstuk geeft een overzicht van de fietsparkeernormen van de gemeente 's-Hertogenbosch.

#### 3.2 Fietsparkeernormen bij nieuwbouwwoningen

##### Fietsparkeerplaatsen voor bewoners

Het Bouwbesluit stelt voor woningen een individuele berging verplicht van 5 m<sup>2</sup> (zie kader).

##### Bouwbesluit 2012 : Artikel 4.31. Aanwezigheid, bereikbaarheid en afmetingen

1. Een woonfunctie heeft als nevenfunctie een niet-gemeenschappelijke afsluitbare berging met een vloeroppervlakte van ten minste 5 m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup> de berging gemeenschappelijk zijn indien de vloeroppervlakte van de berging ten minste 1,5 m<sup>2</sup> per woonfunctie bedraagt.
3. Een berging 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.

Deze bergingen worden in de praktijk echter niet altijd gebruikt als fietsenberging. Vanuit de ambitie om fietsgebruik te stimuleren acht de gemeente 's-Hertogenbosch goede fietsparkeeroplossingen bij woningen van belang. Daarom formuleert de gemeente, aanvullend op de bepaling uit het Bouwbesluit, normen voor fietsparkeren bij woningen:

Woninggrootte (m <sup>2</sup> BVO)	Aantal fietsparkeerplaatsen grondgebonden woningen	Aantal fietsparkeerplaatsen niet-grondgebonden woningen	Een berging, conform artikel 4.31 uit het Bouwbesluit, van minimaal 5 m <sup>2</sup> is goed voor:
< 40	2	2	2 plekken
40 - 80	4	3	2 plekken
> 80	5	4	2 plekken

Bij niet-grondgebonden woningen kan het fietsparkeren aantrekkelijker geregeld worden door middel van een gemeenschappelijke, inpandige fietsenberging, eventueel in combinatie met een losstaande gemeenschappelijke fietsenberging op eigen terrein. Dit is mogelijk wanneer de gemeente in een bouwbrief heeft vastgelegd dat een dergelijke voorziening als gelijkwaardig aan een individuele fietsenberging conform het Bouwbesluit wordt beschouwd<sup>1</sup>. Wanneer een gemeenschappelijke fietsenberging mogelijk is, worden dezelfde normen gehanteerd. Het is toegestaan om dubbele fietsenrekken toe te passen. Er dienen echter wel altijd twee plekken per woning in een laag rek beschikbaar te zijn. Bij gemeenschappelijke fietsenbergingen moet minimaal 5% van de ruimte worden gereserveerd voor zogeheten 'buitenmodel-fietsen' (zoals bakfietsen, fietsen met een kratje, (elektrische) scooters).

##### Makkelijke bereikbaarheid

Fietsenbergingen conform het Bouwbesluit worden in de stedelijke omgeving meestal gesitueerd onder het maaiveld, waarbij men lange gangen en meerdere deuren door moet om deze te bereiken. De slechte bereikbaarheid van deze bergingen is vaak reden voor bewoners om hun fietsen buiten te parkeren. Een makkelijker bereikbare gemeenschappelijke fietsenberging is dan een meerwaarde en een

1) In 'Bouwbrief 2015-130' van de gemeente Amsterdam wordt toegelicht hoe bij appartementen een gemeenschappelijke fietsenberging in combinatie met een inpandige berging zodanig kan worden ingericht dat dit als gelijkwaardig aan een individuele fietsenberging conform het Bouwbesluit wordt beschouwd door de gemeente Amsterdam.

compensatie voor het feit dat bewoners geen privé fietsenberging hebben. De makkelijke bereikbaarheid is daarom een voorwaarde voor het toestaan van de gemeenschappelijke fietsenberging.

De bereikbaarheid is een samenspel van een aantal factoren. Bij een bouwplan, waarbij men aanspraak wil maken op de gelijkwaardigheid met het Bouwbesluit, dient er bij de aanvraag omgevingsvergunning een onderbouwing te worden gevoegd ten aanzien van de bereikbaarheid van de gemeenschappelijke fietsenberging. De onderstaande tabel geeft een overzicht van de aspecten die een positieve of negatieve invloed hebben op de bereikbaarheid. Deze bereikbaarheidsaspecten – indien van toepassing – moeten worden beoordeeld bij de aanvraag omgevingsvergunning. De uitkomst van deze beoordeling mag per saldo niet negatief zijn. Daarnaast wordt het aanbevolen om fietsparkeerplaatsen te realiseren die voldoen aan de kwaliteitseisen van Fietsparkeur<sup>2</sup>.

Bereikbaarheidsaspect	Negatief of positief
Fietsenberging bereikbaar via 1 deur	+
Fietsenberging bereikbaar via meer dan 1 deur	-
Elektronische sloten op deuren of automatische bedienbare deuren naar de fietsenberging	+
Fietsenberging gelegen op maaiveld niveau	+
Fietsenberging gelegen onder of boven maaiveld	-
Hoogteverschil wordt overbrugd door hellingbaan	+
Hoogteverschil wordt overbrugd door lift die geschikt is voor het meenemen van fietsen	+
Hoogteverschil wordt overbrugd door trap met elektrische ondersteuning voor de fiets	+
Hoogteverschil wordt overbrugd door trap met fietsgoten	-

#### Fietsparkeerplaatsen voor bezoekers

De bovenstaande eisen hebben alleen betrekking op fietsparkeervoorzieningen voor bewoners. De gemeente 's-Hertogenbosch vindt het belangrijk dat ook rekening wordt gehouden met fietsparkeervoorzieningen voor bezoekers, wanneer dit niet mogelijk is op eigen terrein. Hiervoor hanteert de gemeente de richtlijn van het CROW, dat voorschrijft om in de openbare ruimte te voorzien in minimaal 0,5 fietsparkeerplaatsen per woning<sup>3</sup>.

#### Overige fietsparkeernormen

In bijlage 2 is een uitgebreide tabel opgenomen met fietsparkeernormen voor werkgelegenheidslocaties, winkelen en andere voorzieningen.

## 4. Parkeernormen auto 2021

De tabellen in dit hoofdstuk bevatten de parkeernormen zoals die gelden in de gemeente 's-Hertogenbosch. Deze parkeernormen zijn tot stand gekomen op basis van bevindingen uit de evaluatie Nota Parkeernormering 2016, de inventarisatie van parkeerbeleid in andere steden en een gespreksronde met beleidsadviseurs en projectleiders binnen de gemeente 's-Hertogenbosch. De belangrijkste wijzigingen ten opzichte van de parkeernormen uit de Nota Parkeernormering 2016 worden in hoofdstuk 5 toegelicht.

### 4.1 Gebiedsindeling

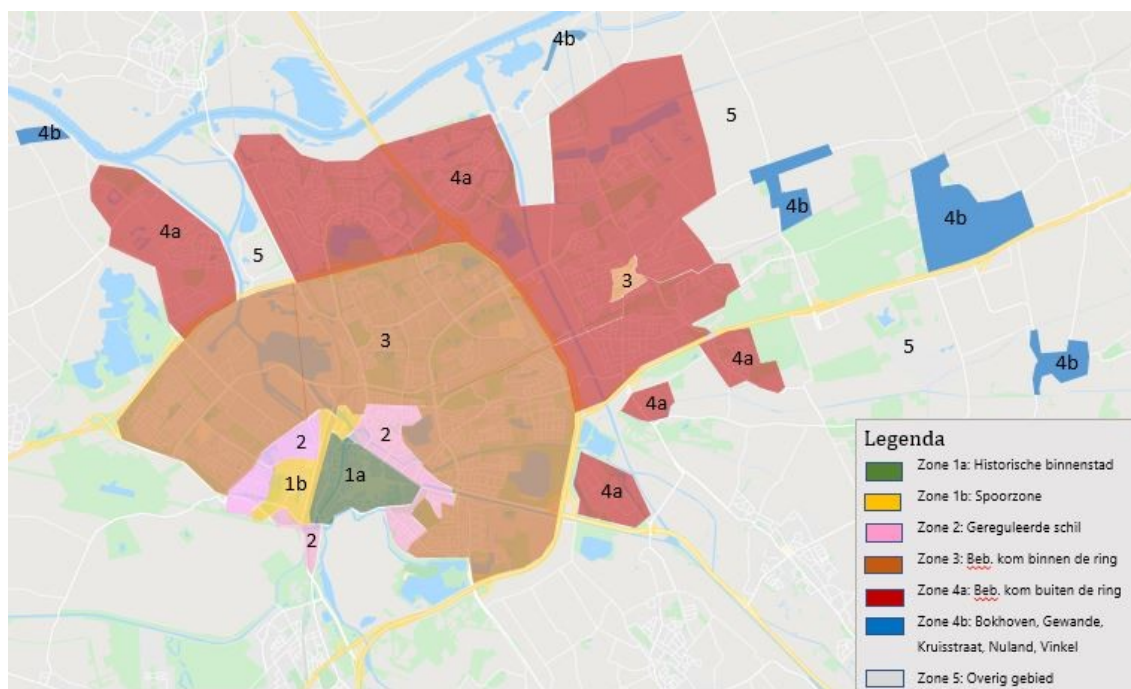
Binnen de gemeente 's-Hertogenbosch wordt bij het bepalen van de parkeerbehoefte onderscheid gemaakt tussen verschillende gebiedstypen met elk hun eigen parkeereisen. We hanteren de volgende gebiedstypen:

- Zone 1a: Historische binnenstad
- Zone 1b: Spoorzone
- Zone 2: Gereguleerde schil om de binnenstad
- Zone 3: Bebouwde kom binnen de ring & centrum Rosmalen
- Zone 4a: Bebouwde kom buiten de ring uitgezonderd de in zone 4b genoemde kernen
- Zone 4b: De kernen Bokhoven, Gewande, Kruisstraat, Nuland en Vinkel
- Zone 5: Overig gebied

2) FietsParKeur is een normstellend document over fietsparkeersystemen van het CROW.

3) Richtlijn conform CROW-publicatie 'Fietsparkeerkencijfers 2019'.





Figuur 1: overzichtskaart gebiedsindeling parkeerzones gemeente 's-Hertogenbosch

Bij de totstandkoming van deze indeling is uitgegaan van de gebiedsindeling in de Nota Parkeernormering 2016. De gebiedsindeling is geoptimaliseerd om beter aan te sluiten bij de actuele ambities en ontwikkelingen. Het gaat om de volgende optimalisaties:

- Ten eerste is de centrumzone (zone 1) uitgebreid en opgesplitst in twee gebieden; de historische binnenstad (1a) en de Spoorzone (1b). Dit is om de verschillen tussen de beide gebieden in ruimtelijke structuur, identiteit en mobiliteitsvoorzieningen goed te kunnen meenemen in het bepalen van de parkeerbehoefte.
- Ten tweede is ervoor gekozen om een duidelijk onderscheid te maken tussen de gebieden binnen de ring (A59-A2) en gebieden buiten de ring. Deze gebiedstypen zijn – zoals bleek tijdens het opstellen van de Actualisatie Bereikbaarheidsstrategie – verschillend qua mobiliteitsmix (autobezit en -gebruik, fietsgebruik, OV-bereikbaarheid). Het autobezit en -gebruik is in wijken buiten de ring gemiddeld hoger dan binnen de ring. Er gelden dus ook andere eisen en wensen voor de parkeervoorzieningen. Dit heeft geleid tot de keuze om voor gebieden binnen de ring een lagere parkeernorm aan te houden dan voor gebieden buiten de ring. Een uitzondering hierop is het centrum van Rosmalen, dat ondergebracht is in zone 3.
- Zone 4, de bebouwde kom buiten de ring, is opgesplitst in 4a en 4b. De parkeernormen voor zone 4a en 4b zijn hetzelfde, maar er is een verschil in de reductiefactoren. Voor zone 4b geldt, net als voor zone 5, geen reductie op de parkeernormen bij de inzet van deelauto's. Dit komt verder aan bod bij het maatwerkkader in paragraaf 4.4.

## 4.2 Parkeernormen

### Wonen

De normen in tabel 1 bepalen het aantal parkeerplaatsen dat per woning gerealiseerd moet worden voor bewoners. Hierbij dient te worden opgeteld het aantal parkeerplaatsen voor bezoek aan bewoners, dat is vermeld in tabel 2.

Tabel 1 : parkeren bewoners

Type gebied / Woninggrootte (BVO)	Zone 1a (centrum)	Zone 1b (centrum)	Zone 2 (schil)	Zone 3 (bebouwde kom)	Zone 4 a & b (rest beb.kom)	Zone 5 (buitengebied)	Eenheid
Tot 40 m <sup>2</sup>	0,3	0,3	0,5	0,6	0,7	0,8	per woning
sociale huur (niet-grondgebonden)	0,3	0,3	0,5	0,7	0,8	1,1	per woning
sociale huur (grondgebonden)	0,3	0,3	0,7	0,9	1,0	1,3	per woning

40 - 80 m2	0,6	0,6	0,9	1,1	1,2	1,5	per woning
> 80 m2	1,0	1,0	1,2	1,4	1,4	2,0	per woning
Kamerverhuur	0	0	0	0	0	0	per kamer

Tabel 2 : parkeren bezoek aan bewoners

Type gebied/Woning-grootte (BVO)	Zone 1a*	Zone 1b	Zone 2	Zone 3	Zone 4 a & b	Zone 5	Eenheid
Tot 40 m2	0	0,1	0,1	0,2	0,3	0,3	per woning
40 - 80 m2	0	0,1	0,2	0,2	0,3	0,3	per woning
> 80 m2	0	0,1	0,2	0,2	0,3	0,3	per woning
Kamerverhuur	0	0,1	0,1	0,1	0,3	0,3	per kamer

\* In Zone 1a, de historische binnenstad, wordt al voldoende voorzien in het parkeren voor bezoekers. Dit geldt ook voor bezoek aan bewoners van de binnenstad. Zij kunnen gebruik maken van parkeergarages in de historische binnenstad en van de transferia aan de randen van de stad. Voor zone 1b, de Spoorzone en Stadsdelta, geldt dit minder. Vandaar dat in deze zone wel een bepaald aandeel van de parkeervoorzieningen gerealiseerd moet worden voor bezoekers.

Middels het 'maatwerkkader parkeernormen' kan worden afgeweken van de parkeernormen zoals die in bovenstaande tabellen zijn opgenomen. Het maatwerkkader beschrijft een aantal reductiefactoren, op basis waarvan in bepaalde gevallen een bepaald percentage korting op de parkeernormen kan worden gegeven. De normen in bovenstaande tabellen moeten dus gezien worden als vaste, maximum normen. Het realiseren van meer parkeerplaatsen is niet toegestaan, het realiseren van minder parkeerplaatsen is alleen mogelijk middels de toepassing van het maatwerkkader parkeernormen. Het maatwerkkader wordt verder toegelicht in paragraaf 4.4.

#### Werkgelegenheid

Type gebied/ werkgelegenheid	Zone 1a	Zone 1b	Zone 2	Zone 3	Zone 4 a & b	Zone 5	Bezoekers-aandeel	Eenheid
Kantoor (zonder baliefunctie)	0,9	0,9	1,3	1,4	1,4	2,3	5 %	per 100 m2 bvo
Bedrijf arbeidsextensief / bezoekersextensief	0,6	0,6	0,6	1,2	1,3	1,4	5 %	per 100 m2 bvo
Bedrijf arbeidsintensief / bezoekersextensief	0,6	0,6	1,75	2,4	2,4	2,6	5 %	per 100 m2 bvo
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	1,3	1,3	1,6	2,0	2,0	3,3	20 %	per 100 m2 bvo

Op basis van het maatwerkkader is een reductie mogelijk op deze normen. De reductiefactor deelauto is bij de functie werkgelegenheid niet van toepassing. De overige reductiefactoren zijn wel van toepassing, en kunnen leiden tot een beperkte reductie van maximaal 25% op de normen.

#### Detailhandel & commerciële dienstverlening

Type gebied / detailhandel	Zone 1a	Zone 1b	Zone 2	Zone 3	Zone 4 a & b	Zone 5	Bezoekers-aandeel	Eenheid
Kernwinkelapparaat (> 1000 m2)	3,4	3,4	-	-	-	-	99 %	per 100 m2 bvo
Stadsdeelcentrum	-	-	-	5,3	-	-	85 %	per 100 m2 bvo
Wijkwinkelcentrum	-	-	3,3	4,1	4,1	-	80 %	per 100 m2 bvo
Supermarkt	-	3,1	3,1	3,9	3,9	-	93 %	per 100 m2 bvo
Detailhandel overige gebieden (overige wijk- of buurtwinkels)	-	2,1	2,1	2,7	2,7	4,4	72 %	per 100 m2 bvo

Op basis van het maatwerkkader is een reductie mogelijk op deze normen. De reductiefactor deelauto is bij de functies detailhandel & commerciële dienstverlening niet van toepassing. De overige reductiefactoren zijn wel van toepassing, en kunnen leiden tot een beperkte reductie van maximaal 25% op de normen.

In een winkelcentrum kunnen meerdere type detailhandel en/of voorzieningen gevestigd zijn. In dat geval wordt de norm van het type winkelcentrum gehanteerd, en niet de normen van verschillende type ondernemingen in het betreffende winkelcentrum.

De tabel met parkeernormen voor overige voorzieningen is opgenomen in bijlage 3.

## 4.3 Begrippen

### Kamerverhuur

In de tabel met parkeernormen voor woningen wordt gesproken over 'kamerverhuur'. Hieronder wordt verstaan het huisvesten van studenten.

Als eenheden in de categorie 'kamerverhuur' worden verkocht moet worden voldaan aan de parkeernorm voor reguliere woningen, passend bij de nieuwe functie.

### Werkgelegenheid

In de tabel met werkgelegenheidsfuncties wordt, naast de functie 'kantoor' (met of zonder baliefunctie), onderscheid gemaakt tussen twee type bedrijven:

- 'bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief': bedrijven zoals een loods, opslag of transportbedrijf. Bij deze bedrijven geldt globaal 1 arbeidsplaats per 30-50 m2 bvo.
- 'bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief': dit zijn bijvoorbeeld industrie, garagebedrijf, laboratorium of werkplaatsen. Bij deze bedrijven geldt globaal 1 arbeidsplaats per 25-35 m2 bvo.

## 4.4 Maatwerkkader parkeernormen

### 4.4.1 Aanleiding maatwerkkader

Een belangrijk doel van deze Nota Parkeernormering is om ontwikkelingen mogelijk te maken en om niet te veel of te weinig parkeerplaatsen te creëren. De ontwikkeling van een inbreidingslocatie, waar de ruimte schaars is, kan niet zonder maatwerk. Tegelijkertijd blijft wel de behoefte bestaan om een duidelijk, eenduidig en toetsbaar kader te hanteren.

Daarom introduceren we een maatwerkkader parkeernormen. Het maatwerkkader is bedoeld om bij nieuwe bouwontwikkelingen te komen tot een onderbouwde toepassing van de parkeernormen. Hier wordt steeds uitgegaan van eenzelfde denkwijze. Met dit maatwerkkader willen we eenduidigheid brengen in de manier waarop we invulling geven aan de parkeerbehoefte.

Het maatwerkkader is opgebouwd als een stappenplan, waarin een aantal reductiefactoren zijn benoemd. Deze reductiefactoren kunnen worden toegepast op de parkeernorm en kunnen op deze manier een korting geven op die norm. De ontwikkelende partij kan dus met behulp van dit maatwerkkader een onderbouwing aandragen voor een parkeerbalans met minder parkeerplaatsen dan volgens de norm gerealiseerd zouden moeten worden. Een aanvraag met bijgeleverde onderbouwing dient altijd door de gemeente te worden getoetst. Afwijken van de parkeernormen buiten het maatwerkkader is in principe niet mogelijk, tenzij daar zwaarwegende argumenten voor zijn. In een dergelijk bijzonder geval is het aan het gemeentebestuur om de belangen af te wegen en hierover een besluit te nemen.

In figuur 2 is het stappenplan schematisch weergegeven. Het uitgangspunt voor het maatwerkkader is de parkeernorm uit de vigerende Nota Parkeernormering. Vervolgens komen de volgende reductiefactoren aan bod: locatie, parkeersituatie (ruimtelijke inrichting) en deelauto's. Voor iedere reductiefactor zijn criteria benoemd die van toepassing moeten zijn op de ontwikkeling in kwestie.

*Figuur 2: schematische weergave maatwerkkader parkeernormen*

### 4.4.2 Reductiefactoren

In deze paragraaf worden de drie reductiefactoren toegelicht die onderdeel zijn van het maatwerkkader. Per reductiefactor wordt eerst de relevantie van de factor voor de parkeernormen uiteengezet. Vervolgens wordt voor iedere reductiefactor benoemd aan welke criteria moet worden voldaan en welke afwijking op de parkeernorm daarmee mogelijk is.

#### Locatie

Voor de beoordeling van de factor locatie kijken we naar de ligging van het plangebied ten opzichte van de treinstations in de gemeente 's-Hertogenbosch. Mensen die wonen en/of werken in de omgeving van een treinstation hebben gemiddeld genomen een ander mobiliteitsgedrag dan mensen die verder van een station vandaan wonen. De eerstgenoemde groep heeft een aantoonbaar lager autobezit en lager autogebruik<sup>4</sup>.

Daarom hanteren we als reductiefactor de loopafstand naar een NS-station<sup>5</sup>. We maken daarin onderscheid tussen het centraal station en de overige NS-stations. Het centraal station heeft een hoogfrequente bediening van Intercity-verbindingen in meerdere richtingen. De overige stations worden minder

4) Het gemiddeld autobezit per huishouden ligt binnen 1200 meter en 10 minuten fietsen 10% lager dan gemiddeld in de provincie Noord-Holland (0,8 auto per huishouden). Wonend binnen 300 meter ligt het autobezit 20% lager dan het gemiddelde. (bron: Monitor OV-knooppunten 2018/2019, provincie Noord-Holland) Het gemiddelde autobezit rondom NS-stations in de gemeente Haarlem is 0,8 auto per woning, tegenover gemiddeld 0,9 in de gehele gemeente. Er is een duidelijk verschil tussen het autobezit rond sprinter-stations (1,1) en IC-stations (0,7). Bron: Analyse autobezit, 2018, gemeente Haarlem.

5) 32% van de reizigers komt lopend naar station 's-Hertogenbosch. Ook 32% fietst in het vortransport. In het natransport loopt 66% en fietst 10%.

frequent bediend en enkel door sprinters. Daardoor is het effect van deze stations op het autobezit- en gebruik minder groot.

Type station	Loopafstand*	Percentage reductie
Centraal Station	< 200 meter	50 %
	200 - 400 meter	25 %
	400 - 800 meter	15 %
	800 - 1200 meter	10 %
Overige stations	400 meter	10 %
	800 meter	5 %

\* *Daadwerkelijke loopafstand over de openbare weg vanaf het zwaartepunt van een cluster woningen (of indien van toepassing vanaf de centrale entree) tot het ontvangstdomein van het station.*

Op dit moment hanteren we alleen de loopafstand tot een treinstation als relevante indicator. De nabijheid van een mobiliteitshub of een HOV-halte kan mogelijk in de toekomst ook worden toegevoegd aan deze indicator. Echter is op dit moment onvoldoende bekend over het effect van een mobiliteitshub op het autobezit en -gebruik en er is in 's-Hertogenbosch op dit moment geen busverbinding aanwezig die van voldoende (HOV-) kwaliteit is om een effect op autobezit te veronderstellen.

#### **Parkeersituatie (ruimtelijke inrichting)**

Door in het maatwerkkader rekening te houden met de toekomstige gebruikers van een woningbouwontwikkeling, ontstaat een parkeerbalans die past bij het te verwachten mobiliteitsgedrag van die gebruikers. De doelgroep van een ontwikkeling wordt aangetrokken vanwege bepaalde omgevingskwaliteiten. Een van de omgevingskwaliteiten is bijvoorbeeld de mate waarin autoverkeer wordt gefaciliteerd. De inrichting van de omgeving en de parkeersituatie kunnen invloed hebben op de doelgroep die wordt aangetrokken. Wordt bijvoorbeeld bewust een autoluw milieu gecreëerd, dan zal dat een doelgroep aantrekken die autobezit en -gebruik minder belangrijk vindt. Wordt een ontwikkeling gerealiseerd met parkeerplaatsen voor de deur, dan trekt dat een doelgroep aan die relatief meer auto's bezit. Daarbij ervaren gebruikers iets meer 'weerstand' om de auto te gebruiken, wanneer deze verder weg geparkeerd staat. Daarom gebruiken we in dit maatwerkkader de parkeersituatie, ofwel de afstand die iemand moet afleggen tot de parkeerplaats, als indicator voor het eventueel toekennen van een korting op de parkeernorm. Hier ligt ook een duidelijke relatie met een makkelijk bereikbare fietsenberging (zie paragraaf 3.2).

#### **Parkeersituatie; loopafstand\* t.o.v. Parkeren buiten / aan de rand van de wijk (> 200 m) 10 % woning**

Gebundelde parkeervoorzieningen** in de wijk (50 - 200 m)	5 %
Parkeren bij de woning (< 50 m)	0 %

\* *Daadwerkelijke loopafstand, via de openbare weg, tussen het zwaartepunt van een cluster woningen (of indien van toepassing vanaf de centrale entree) ten opzichte van het zwaartepunt van de parkeerlocatie. De reductiefactor parkeersituatie is alleen van toepassing bij ontwikkeling van woningen.*

\*\* *Gecombineerde parkeervoorziening voor particuliere auto's op een locatie in de wijk, waarbij sprake is van een bepaalde loopafstand tussen de woning en de parkeervoorziening.*

#### **Deelauto's**

Wanneer bij een woningbouwontwikkeling deelauto's beschikbaar worden gesteld voor de toekomstige bewoners, dan kan dat een effect hebben op het autogebruik maar ook op het autobezit<sup>6</sup>. Daardoor ontstaat de mogelijkheid om via het maatwerkkader af te wijken van de parkeernorm. Het aanbod van deelauto's dient te worden afgestemd op de behoefte van de toekomstige gebruikers. Hiervoor dient de ontwikkelende partij onder meer een onderbouwing van de businesscase en use case van deelauto's aan te leveren<sup>7</sup>. Optimalisatie door het combineren met al bestaande deelautosystemen in de omgeving is daarbij mogelijk.

Er moet aantoonbaar sprake zijn van langjarig aanbod van de deelauto's (ten minste 10 jaar). Dit kan bewijs zijn van (voorgenomen) aanschaf en exploitatie van eigen deelauto's, inclusief de benodigde infrastructuur, of door het tonen van een (voor)contract met een aanbieder van deelauto's. In dit laatste geval moet de initiatiefnemer aannemelijk maken dat voor een alternatief wordt gezorgd indien de aanbieder gedurende de afgesproken periode de diensten niet volgens contract levert of kan leveren.

6) De reductiefactor deelauto's is alleen van toepassing bij ontwikkeling van woningen. De reductie kan dus alleen worden toegepast op het aantal parkeerplaatsen dat voor woningen wordt gerealiseerd.

7) De business case en de use case worden getoetst aan de hand van de 'Leidraad Deelauto's voor projectontwikkelaars' in het Beleidskader Deelmobiliteit. Hierbij gaan we ervan uit dat er minimaal tien gebruikers nodig zijn om één deelauto te kunnen exploiteren.



Het aantal deelauto's dat volgens die business case aangeboden kan worden, bepaalt de reductie van het aantal parkeerplaatsen. Voor iedere aangeboden deelauto kan het aantal parkeerplaatsen worden verlaagd met vijf, ten opzichte van de norm (iedere deelauto vervangt 5 particuliere auto's). Wel moet een parkeerplaats worden geormerkt voor de deelauto, dus per saldo geldt een reductie van vier parkeerplaatsen per deelauto.

De parkeerplaatsen voor deelauto's zijn onderdeel van de parkeerbalans en worden dus vastgelegd in een omgevingsvergunning. Het aanbieden van deelauto's mag niet leiden tot een hoger totaal aantal parkeerplaatsen dan wordt voorgeschreven in de parkeernormen. Bovendien geldt de beperking dat maximaal 30% van de parkeerplaatsen, die op basis van de normen worden voorgeschreven, kunnen worden gebruikt als parkeerplaats voor deelauto's in de zones 1a, 1b, 2 en 3. In zone 4a kan maximaal 15% van de parkeerplaatsen worden gebruikt voor deelauto's. In de zones 4b en 5 leidt de inzet van deelauto's niet tot een reductie van het aantal parkeerplaatsen. Met deze percentages wordt gewaarborgd dat er voldoende parkeerplaatsen overblijven voor particuliere autobezitters. De ontwikkeling en het gebruik van deelauto's wordt de komende jaren gemonitord en wanneer er aanleiding voor is, zou de eis van het percentage kunnen worden bijgesteld.

### Aanbod van deelauto's bij een woning- bouwontwikkeling - Reductie op het aantal parkeerplaatsen in zones 1 t/m 4a

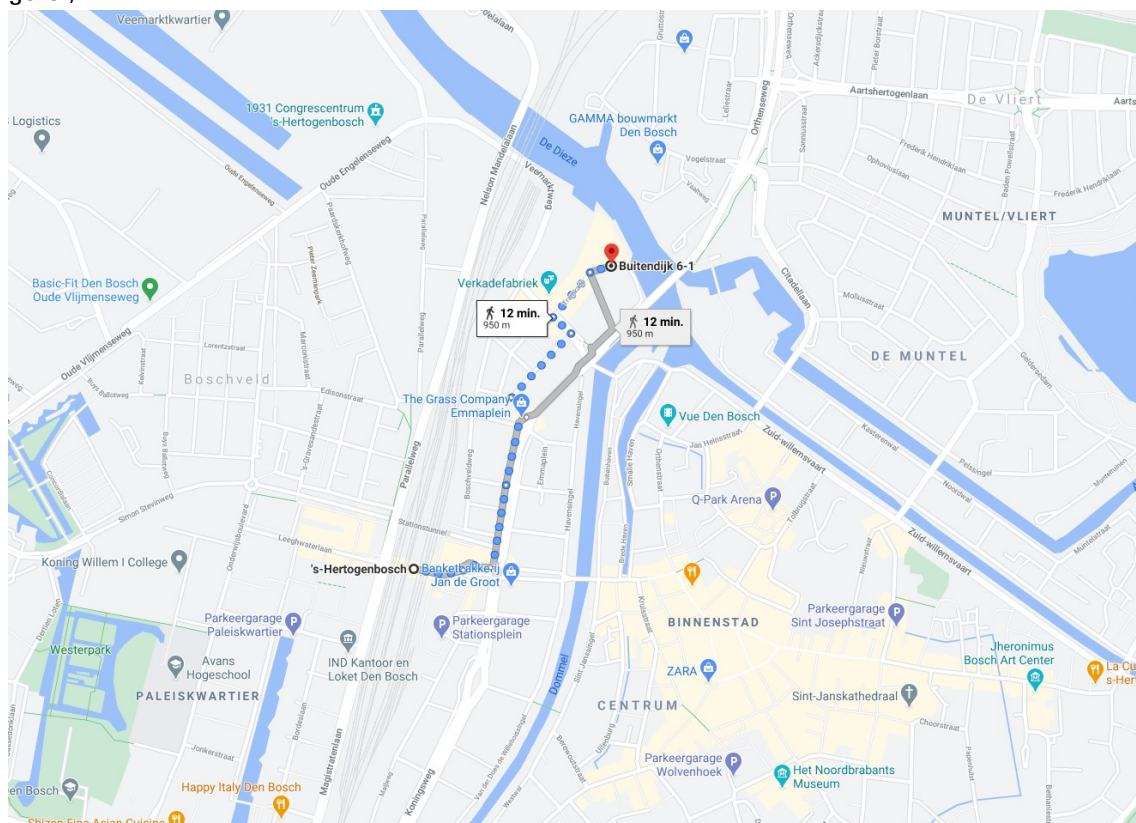
Per deelauto

- 4 parkeerplaatsen (max. 30 % in zones 1a, 1b, 2, 3 en max. 15 % in zone 4a) van het totaal aantal benodigde parkeerplaatsen o.b.v. de parkeernorm)

## 4.5 Voorbeeldberekening

### Stap 1

Fictieve ontwikkeling X bestaat uit 100 woningen van 60m<sup>2</sup> BVO en het plangebied ligt in zone 1b. De geldende parkeernorm voor bewoners is 0,6 per woning, dus het zou gaan om 60 parkeerplaatsen voor bewoners. Dit is het uitgangspunt voor het maatwerkkader (deelauto's worden niet voor bezoekers ingezet).



*Fictieve locatie plangebied X*

### Stap 2

#### Reductiefactor locatie

De ontwikkeling ligt op 950 meter lopen van het centraal station. Hiervoor kan een reductie van 10% op de norm worden toegepast. De reductie is  $0,1 \times 60 = 6$  parkeerplaatsen.

Type station	Loopafstand	Percentage reductie
Centraal Station	< 200 meter	50 %
	200 - 400 meter	25 %
	400 - 800 meter	15 %
	<u>800 - 1200 meter</u>	<u>10 %</u>
Overige stations	400 meter	10 %
	800 meter	5 %

#### Reductiefactor parkeersituatie

Er komt een gebundelde parkeervoorziening op een centrale plek binnen het plangebied, die ligt voor de gebruikers op een loopafstand van tussen de 50 en 200 meter. Hiervoor kan 5% reductie worden toegepast.

De reductie is  $0,05 \times 60 = 3$  parkeerplaatsen.

#### **Parkeersituatie, loopafstand t.o.v. Parkeren buiten / aan de rand van de wijk (>200 m) 10 % woning**

<u>Gebundelde parkeervoorzieningen in de wijk (50 - 200 m)</u>	5 %
Parkeren bij de woning (< 50 m)	0 %

#### Reductiefactor deelauto's

De business case en de use case tonen in dit voorbeeld aan dat 25% van de toekomstige gebruikers open staat voor deelauto's ter vervanging van de tweede auto en dat 25% van de toekomstige gebruikers open staat voor deelauto's omdat zij geen eigen auto bezitten, maar er zo nu en dan wel gebruik van willen maken. Van de overige 50% wordt verwacht dat zij, om verschillende redenen, geen belangstelling hebben voor het gebruik van een deelauto. De verwachting is dus dat ongeveer 50 huishoudens gebruik zullen maken van de deelauto's. Er zijn hiervoor in eerste instantie 5 deelauto's nodig, dit worden er later mogelijk meer. Een reductie van  $5 \times 4 = 20$  parkeerplaatsen is mogelijk.

Echter geldt de aanvullende eis dat in deze zone maximaal 30% van de benodigde parkeerplaatsen, volgens de geldende norm, vervangen mag worden door deelauto's. 30% van 60 parkeerplaatsen is  $0,3 \times 60 = 18$ .

#### **Stap 3**

De totale korting op basis van de reductiefactoren is 45% (10+5+30). Op basis van de reductiefactoren hoeven er dus 27 parkeerplaatsen minder te worden gerealiseerd dan wordt voorgeschreven volgens de parkeernorm. Dit zijn dus 33 i.p.v. 60 parkeerplaatsen.

#### Toelichting en verantwoording

Dit hoofdstuk licht toe wat de voornaamste veranderingen zijn in deze Nota Parkeernormering ten opzichte van de Nota Parkeernormering 2016.

##### **Verlaging parkeernormen bezoek aan bewoners**

De richtlijn om parkeren voor bezoekers mee te nemen in de parkeerbalans is volgens het CROW 0,3 parkeerplaats per woning. Deze richtlijn maakt geen onderscheid tussen verschillende gebiedstypen. Het beleid van gemeente 's-Hertogenbosch (Actualisatie Bereikbaarheidsstrategie) is erop gericht om in de centrumzone lopen, fietsen en het ov-gebruik te stimuleren. Bovendien is de modal split hier anders dan in de wijken buiten de centrumzone. Daarom worden voor de (brede) binnenstad (zone 1 & 2) en de schil om het centrum (zone 3) lagere parkeernormen aangehouden voor bezoek aan bewoners, namelijk 0,1 en 0,2 per woning.

##### **Introductie maatwerkkader**

Met de introductie van het maatwerkkader wordt beantwoord aan de behoefte om flexibiliteit te behouden. Vanuit verschillende afdelingen binnen de gemeenten, en ook bij projectontwikkelaars, bleek die behoefte sterk aanwezig. Tegelijkertijd moeten de ruimtelijke procedures ook toetsbaar blijven. Het maatwerkkader biedt hierin de tussenoplossing: gecontroleerde flexibiliteit. Op basis van een aantal reductiefactoren kan een bepaald percentage korting worden toegekend ten opzichte van de geldende parkeernormen. Deze fungeert hiermee als het ware als maximum parkeernorm: meer kan niet, minder kan wel, mits voldoende onderbouwd.

##### **Regulering en vergunningen**

Wanneer ervoor wordt gekozen bij een ontwikkeling om via het maatwerkkader een lager aantal parkeerplaatsen te realiseren, dan geldt de voorwaarde dat dit niet mag leiden tot problemen in aangrenzende gebieden. Een van de mogelijkheden om een te hoge parkeerdruk in aangrenzende gebieden te



voorkomen, is dat hier parkeren gereguleerd moet zijn of moet kunnen worden. Dit om te voorkomen dat de parkeerdruk in omliggende gebieden, waar vrij parkeren geldt, omhoog gaat. Wanneer dit overloop-effect verwacht wordt vanwege een nieuwe ontwikkeling, is het zaak daar tijdig op in te spelen. De gemeente houdt een lijst bij (als onderdeel van de Parkeerverordening, een zogenaamde POET-lijst) waarop de adressen zijn opgenomen die over parkeerplaatsen op eigen terrein beschikken. Adressen die opgenomen zijn in deze lijst komen alleen in aanmerking voor een parkeervergunning of -onthefing in de openbare ruimte als het aantal parkeerplaatsen waarover zij zelf op eigen terrein beschikken kleiner is dan het aantal parkeervergunningen of -onthefingen waarop zij aanspraak kunnen maken. Naast de woningen die beschikken over een oprit en/of garage, geldt dit voor alle adressen van functies waarvan de parkeeropgave is opgelost binnen de contouren van de ontwikkellocatie. Dus ook voor de adressen waar in de omgeving van het adres nog geen gereguleerd parkeren van toepassing is. Hiermee wordt geborgd dat, zodra ook in de omgeving van die adressen parkeerregulering wordt ingevoerd, zij gelimiteerd of niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning of -onthefing.

#### **Aangepaste indeling woninggrootte**

Bij het bepalen van de parkeerbehoefte wordt in de parkeernorm altijd rekening gehouden met de grootte van de woningen die worden gerealiseerd. De woninggrootte wordt over het algemeen gezien als een goede indicator voor het autobezit, omdat het iets zegt over het welvaartsniveau van mensen. Tot op een zekere hoogte kan dat inderdaad het geval zijn, voornamelijk wanneer het om woningen in het lagere tot middensegment gaat. Het verband tussen woninggrootte en autobezit is echter minder vanzelfsprekend geworden, door de maatschappelijke trend dat er minder waarde wordt gehecht aan autobezit en de stijgende populariteit van het wonen in een (hoog)stedelijke omgeving. Er is daarom voor gekozen om niet langer onderscheid te maken tussen woningen in de hogere categorieën (80-150 m<sup>2</sup> en >150 m<sup>2</sup>). In de nieuwe parkeernormen worden alle woningen groter dan 80 m<sup>2</sup> in de hoogste categorie ingedeeld.

Door te werken met een vaste parkeernorm (en niet meer met minimumparkeernormen) wordt voorkomen dat er te veel parkeerplaatsen kunnen worden gerealiseerd. Hiermee wordt voorkomen dat er teveel schaarse ruimte wordt ingenomen voor parkeren.

#### **Aanleun-/zorgwoningen**

In de Nota Parkeernormering 2016 werd een aparte parkeernorm gehanteerd voor woningen in de categorie aanleunwoningen. De functie aanleunwoning/zorgwoning kan echter breed worden geïnterpreteerd en is moeilijk te definiëren. Bovendien is het in de praktijk moeilijk te bepalen wanneer iets als aanleunwoning kan worden zou moeten worden aangemerkt. In de voorliggende Nota Parkeernormering 2021 wordt daarom de term aanleunwoning niet meer gebruikt. Voor woningen met zorg en zorginstellingen gelden de volgende parkeernormen:

- Intramurale zorgwoningen vallen onder de categorie verpleeghuis/verzorgingshuis.
- Extramurale zorgwoningen worden beschouwd als reguliere woningen en hiervoor gelden dus de parkeernormen voor reguliere woningen.

*Aldus besloten in de openbare vergadering van de gemeenteraad van 's-Hertogenbosch van 12 oktober 2021,*

*De gemeenteraad van 's-Hertogenbosch,*

*De griffier,*

*Drs. W.G. Amesz*

*De voorzitter,*

*Drs. J.M.L.N. Mikkers*