

Mobiliteitsplan Tholen 2022-2030

De raad van de gemeente Tholen;

gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders d.d. 13 september 2022;

b e s l u i t :

het Mobiliteitsplan Tholen 2022-2030 vast te stellen.

Parkeernormering – Mobiliteitsplan Tholen 2022-2030

1. Inleiding

Parkeernormen zijn bedoeld om te garanderen dat bij nieuwe (bouw)projecten voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Door parkeernormen vast te leggen weten projectontwikkelaars waar zij aan toe zijn en voorkomen we dat nieuwe functies leiden tot parkeertekorten of parkeeroverlast in bestaande centrum- en woongebieden. In bestemmingsplannen dient naar deze nota te worden verwezen. Dat biedt de juridische basis om bij nieuwe of gewijzigde functies te toetsen of de parkeersituatie (nog) voldoet.

Parkeernormen zijn echter niet toepasbaar voor bestaande situaties: alleen in het kader van een bestemmingsplan of de aanvraag van een (bouw)vergunning kan getoetst worden aan de vigerende parkeerregeling. We kunnen niet met terugwerkende kracht bepalen of er sprake is van een adequate parkeersituatie. Bij het oplossen van bestaande parkeerkwesties passen we om tot oplossingsrichtingen te komen maatwerk toe op basis van een parkeeronderzoek.

De gemeenteraad heeft op 11 oktober 2018 de Paraplu Herziening Parkeren Tholen vastgesteld. Toen zijn de stedenbouwkundige bepalingen uit de Bouwverordening betreffende parkeren overgeheveld naar een overkoepelend paraplubestemmingsplan. Het bestemmingsplan verwijst voor de te hanteren parkeernormen naar het GVVP en is tevens van toepassing verklaard voor de opvolger(s) van dit beleidsplan.

2. Uitgangspunten

CROW publicatie 381

De CROW publicatie 381 "Toekomstbestendig parkeren: van parkeerkcijfers naar parkeernormen (december 2018) vormt de leidraad voor de normen.

Stedelijkheidsgraad

Bij de parkeerkcijfers van het CROW wordt onderscheid gemaakt naar 'stedelijkheidsgraad': naarmate een gemeente meer stedelijk is, kunnen lagere parkeernormen worden toegepast. De stedelijkheidsgraad is door het CBS gedefinieerd op basis van de 'omgevingsadressendichtheid' (het gemiddeld aantal andere adressen dat binnen een cirkel van één kilometer rondom elk adres te vinden is). Volgens deze definitie zijn Tholen, Sint-Maartensdijk en Sint-Annaland weinig stedelijk en de overige kernen niet stedelijk. De 'omgevingsadressendichtheid' alléén zegt echter niet alles over de stedelijkheid van een gemeente. Daarvoor moet ook gekeken worden naar:

- de aanwezigheid en de omvang van voorzieningen in de nabijheid;
- de beschikbaarheid en de kwaliteit van openbaar vervoer;
- het gemiddeld autobezit.

Als de gemeente Tholen wordt vergeleken met andere gemeenten, komt de kwalificatie niet stedelijk het beste overeen met het voorzieningenniveau, de bereikbaarheid per openbaar vervoer en autobezit in de gemeente.

Gebiedsindeling

Het CROW maakt onderscheid in vier verschillende zones: centrum, schil centrum, rest bebouwde kom, buitengebied.

Gezien de ligging en de bereikbaarheid alsook dat er sprake is van (deels) gereguleerd parkeren, hanteert de gemeente Tholen alleen voor de vesting van Tholen 'centrum' en voor het overige 'rest bebouwde kom' of 'buitengebied'. Belangrijke reden hiervoor is ook het hoge autobezit in onze gemeente.

Overige uitgangspunten

- Fietsparkeerkcijfers Voor parkeerkcijfers met betrekking tot fietsen verwijzen we naar CROW-publicatie ASVV 2021 (Overzicht fietsparkeerkcijfers). De cijfers zijn bedoeld voor solitaire functies en niet geschikt voor gebieden met grote menging van functies.
- Bij voorzieningen moet ook nagegaan worden of er van de te realiseren parkeerplaatsen één of meer parkeerplaatsen aangewezen moeten worden als Gehandicaptenparkeerplaats (GPP), waarbij de afmetingen van de GPP ook aangepast is. Uitgangspunt hierbij is dat minimaal 5% van de parkeerplaatsen algemene gehandicaptenparkeerplaatsen zijn welke zo dicht mogelijk bij de ingang van het gebouw c.q. voorziening gesitueerd dienen te zijn (maximale loopafstand 100 meter).
- Qua maatvoering hanteren we de richtlijnen van ASVV 2021 (of de meest recente versie van deze publicatie). We gaan uit van de volgende afmetingen voor:
 - haaks parkeervak: tenminste 2,50 meter bij 5,00 meter.
 - langsparkeren: tenminste 6,00 meter bij 2,00 meter.
 - gehandicaptenparkeervak: tenminste 3,50 meter bij 6,00 meter.

3. Parkeernormen naar categorie

De te hanteren parkeernormen zijn afhankelijk van de functie van het gebouw/project. Per functie/categorie zijn de te hanteren parkeernormen onderstaand weergegeven.

Parkeernormen Categorie Wonen:

F	Centrum Tholen	Rest	Buiten gebied	Eenheid	Aandeel bezoekers
Koop vrijstaand	1,8	2,2	2,4	woning	0,3
Koop twee-onder-één-kap	1,7	2,1	2,2	woning	0,3
Koop tussen/hoek	1,5	1,9	2,0	woning	0,3
Koop, etage, duur	1,6	2,0	2,1	woning	0,3
Koop, etage, midden	1,4	1,8	1,9	woning	0,3
Koop, etage goedkoop	1,3	1,6	1,6	woning	0,3
Huurhuis, vrije sector	1,5	1,9	2,0	woning	0,3
Huurhuis, sociale huur	1,3	1,6	1,6	woning	0,3
Huur, appartement, duur	1,4	1,8	1,9	appartement	0,3
Huur, appartement, midden/goedkoop	1,1	1,4	1,4	appartement	0,3
Kamerverhuur, zelfstandig (niet-studenten)	0,5	0,7	0,7	kamer	0,2
Kamerverhuur studenten (niet-zelfstandig)	0,2	0,2	0,2	kamer	0,2
Serviceflat	1,0	1,1	1,2	woning	0,3
Kleine éénpersoonswoning (tiny house, meestal grondgebonden)	0,6	0,7	0,7	woning	0,3

Parkeernormen Categorie Werken:

	Centrum Tholen	Rest	Buiten gebied	Eenheid	Aandeel bezoekers
Kantoor (zonder balie-functie)	2,0	2,5	2,5	100 m2 bvo	5%

Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	2,4	3,5	3,5	100 m2 bvo	20%
Bedrijf arbeidsintensief / bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats) ¹	1,9	2,3	2,3	100 m2 bvo	5%
Bedrijf arbeidsextensief / bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf) ²	0,8	1,0	1,0	100 m2 bvo	5%
Bedrijfsverzamelgebouw ³	1,6	1,9	1,9	100 m2 bvo	5%

Parkeernormen Overige functies:

	Centrum Tholen	Rest	Buiten gebied	Eenheid	Aandeel bezoekers
Winkels					
Buurtsupermarkt	3,3	4,3	n.v.t.	100 m2 bvo	85%
Fullservice supermarkt	n.v.t.	6,1	n.v.t.	100 m2 bvo	85%
Buurt/wijk- en dorpscentrum	3,5	4,1	n.v.t.	100 m2 bvo	85%
Meubelboulevard	n.v.t.	2,5	n.v.t.	100 m2 bvo	85%
Bouwmarkt	n.v.t.	2,4	2,4	100 m2 bvo	85%
Tuincentrum	n.v.t.	2,6	2,8	100 m2 bvo	85%
Culturele-, religieuze, sport- en kindervoorzieningen					
Bibliotheek	0,4	1,1	1,3	100 m2 bvo	95%
Museum ⁴	0,6	1,1	1,1	100 m2 bvo	95%
Religiegebouw	0,1	0,1	n.v.t.	zitplaats	95%
Bowlingcentrum	1,6	2,8	2,8	bowlingbaan	90%
Dansstudio	1,6	5,5	7,4	100 m2 bvo	95%
Bioscoop / theater ⁵	n.v.t.	11,2	13,7	100 m2 bvo	
Sportschool	1,4	4,8	6,5	100 m2 bvo	90%
Sporthal	1,5	2,8	3,4	100 m2 bvo	95%
Zwembad openlucht	n.v.t.	12,9	15,8	100 m2 bassin	99%

	Centrum Tholen	Rest	Buiten gebied	Eenheid	Aandeel bezoekers
Sportveld ⁶		20,0	20,0	ha netto terrein	95%

1) Exclusief vrachtwagenparkeren

2) Exclusief vrachtwagenparkeren

3) Gelijkwaardige mix van kantoren (zonder baliefunctie), arbeidsextensieve en arbeidsintensieve bedrijven

4) Betreft een globale parkeernorm. De parkeerbehoefte dient met een parkeeronderzoek onderbouwd te worden.

5) 1 zitplaats is ongeveer 3 m2 bvo

6) Betreft een globale parkeernorm. De parkeerbehoefte dient met een parkeeronderzoek onderbouwd te worden. Berekening is exclusief kantine, kleedruimte, oefenveldje en toiletten

Jachthaven ⁷	0,6	0,6	0,6	ligplaats	
Kinderboerderij	3,9	4,7	5,1	Gemiddelde boerderij	95%
Manege	n.v.t.	n.v.t.	0,4	box	90%
Volkstuin	n.v.t.	1,3	1,4	10 tuinen	100%
Toerisme en recreatie					
Camping	n.v.t.	n.v.t.	1,2	Standplaats	90%
Bungalowpark	n.v.t.	n.v.t.	1,7	bungalow	90%
1* hotel	0,8	2,4	4,5	10 kamers	75%
2* hotel	1,7	4,0	6,2	10 kamers	80%
3* hotel	2,7	5,0	6,8	10 kamers	75%
4* hotel	3,7	7,2	9,0	10 kamers	75%
5* hotel	5,7	10,6	12,6	10 kamers	65%
Café, bar, cafetaria	5,0	6,0	n.v.t.	100 m2 bvo	90%
Restaurant	9,0	13,0	15,0	100 m2 bvo	80%
Discotheek	12,0	20,8	20,8	100 m2 bvo	95%
Evenementenhal / beursgebouw / congresgebouw	6,5	8,5	8,5	100 m2 bvo	95%
Gezondheidszorg / begraafplaats					
Huisartsenpraktijk	2,4	2,9	3,2	behandelkamer	55%
Apotheek	2,5	3,1	n.v.t.	100 m2 bvo	65%
Fysiotherapiepraktijk	1,4	1,7	1,9	behandelkamer	60%
Consultatiebureau	1,5	1,8	2,1	behandelkamer	50%
Consultatiebureau voor ouderen	1,6	1,9	2,2	behandelkamer	40%
Tandartsenpraktijk	1,9	2,3	2,6	behandelkamer	50%
Gezondheidscentrum	1,8	2,1	2,4	behandelkamer	55%
Ziekenhuis ⁸	1,6	1,7	2,0	100 m2 bvo	30%
Verpleeg- en verzorgingstehuis	0,6	0,6	n.v.t.	wooneenheid	60%
Begraafplaats	n.v.t.	31,6	31,6	gelijktijdige begraving	97%

	Centrum	Rest	Buiten gebied	Eenheid	Aandeel bezoekers
Onderwijs					
Crèche / kinderdagverblijf ⁹	1,2	1,4	1,5	100 m2 bvo	0%
Basisonderwijs ¹⁰	0,7	0,7	0,7	leslokaal	0%

7) Betreft een globale parkeernorm. De parkeerbehoefte dient met een parkeeronderzoek onderbouwd te worden.

8) de weergegeven kengetallen gelden voor een gemiddeld ziekenhuis. Een gedetailleerde parkeerberekening is mogelijk door gebruik te maken van de volgende parkeerkengetallen:

- Bezoekers van klinische patiënten: 0,5 p.p. per bed bij beperkt aantal bezoeken per dag. 0,25 p.p. per bed bij gespreide bezoektijden
- Dagverplegings- respectievelijk deeltijdbehandeling patiënten: 0,5 p.p. per bed respectievelijk plaats
- Medewerkers: 0,25 p.p. per formatieplaats (voor elke ambulante behandelaar 1 parkeerplaats)

9) Exclusief kiss & ride

10) Exclusief kiss & ride

Middelbare school	4,5	4,9	4,9	100 leerlingen	10%
ROC	5,4	5,8	5,9	100 leerlingen	10%
Avondonderwijs	5,6	6,8	10,5	10 studenten	95%

Halen en brengen bij basisscholen en kinderdagverblijven:

De parkeernorm bij nieuwbouw of uitbreiding van basisscholen / kinderdagverblijven e.d. bestaat dus uit twee componenten:

- de aangegeven norm per leslokaal t.b.v. personeel;
- een norm voor het aantal parkeerplaatsen nodig voor het wegbrengen en halen van kinderen.

Uitleg bij de te hanteren normen voor de categorie Onderwijsvoorzieningen:

- Bij kinderdagverblijven is kenmerkend dat bijna alle kinderen met de auto worden gebracht en gehaald. Ook bij basisscholen worden veel kinderen met de auto gebracht en gehaald. Er is hierbij wel sprake van een zekere spreiding, niet iedereen brengt of haalt zijn/haar kind op hetzelfde tijdstip.

Voor de bepaling van het aantal parkeerplaatsen voor het halen en brengen bij basisscholen en kinderdagverblijven wordt onderstaande rekenmethode.

- Voor een school met een regionale functie moet bij de dimensionering van de parkeervakken rekening gehouden worden met het feit dat ook personenbusjes gebruik maken van de parkeervoorzieningen.
- De parkeernormen moeten volledig op eigen terrein gerealiseerd worden.
- De parkeerplaatsen ten behoeve van bezoekers moeten altijd toegankelijk en beschikbaar blijven als zodanig.
- Bij voorzieningen in deze categorie moet ook nagegaan worden of er van de te realiseren parkeerplaatsen ook één of meer parkeerplaatsen aangewezen moeten worden als Gehandicaptenparkeerplaats (GPP), waarbij de afmetingen van de GPP ook aangepast is.

Uitgangspunt hierbij is dat minimaal 5% van de parkeerplaatsen algemene gehandicaptenparkeerplaatsen zijn welke zo dicht mogelijk bij de ingang van de voorziening gesitueerd dienen te zijn (maximale loopafstand 100 meter).

- Arbeidsplaats - maximaal gelijktijdig aanwezige werknemers.

Halen en brengen bij basisscholen en kinderdagverblijven:

Voor het aantal parkeerplaatsen voor halen en brengen met de auto bij kinderdagverblijf en basisscholen, geldt een rekenregel die uitgaat van het aantal leerlingen vermenigvuldigd met het aandeel leerlingen met auto vermenigvuldigd met reductiefactoren voor de parkeerduur en voor het aantal kinderen per auto:

Aantal leerlingen x % leerlingen met auto x reductiefactor parkeerduur x reductiefactor aantal kinderen per auto.

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

- Stedelijkheidsgraad;
- Stedelijke zone;
- De gemiddelde afstand naar school.

Binnen de gemeente Tholen ligt het percentage op:

- Groepen 1 t/m 3: 30 - 60%
- Groepen 4 t/m 8: 5 - 40%
- Kinderdagverblijf: 50 - 80%

Bij gescheiden aanvangs- en eindtijd van de groepen 1 t/m 3 en 4 t/m 8 mag het aantal parkeerplaatsen voor halen en brengen met maximaal 40% worden gereduceerd.

Groepen 1 t/m 3

Aantal leerlingen x % leerlingen met auto x 0,5 x 0,75

(reductiefactor parkeerduur = 0,5, omdat de parkeerduur bij groepen 1 t/m3 gemiddeld 10 minuten in perioden van 20 minuten bedraagt / reductiefactor aantal kinderen per auto = 0,75 voor groepen 1 t/m 3).

Groepen 4 t/m 8

Aantal leerlingen x % leerlingen met auto x 0,25 x 0,85

(reductiefactor parkeerduur is 0,25, omdat parkeerduur bij groepen 4 t/m 8 gemiddeld 2,5 minuten in perioden van 10 minuten bedraagt / reductiefactor aantal kinderen per auto = 0,85 voor groepen 4 t/m 8)

Kinderdagverblijf

Aantal leerlingen x % leerlingen met auto x 0,25 x 0,75

(reductiefactor parkeerduur = 0,25, omdat parkeerduur bij kinderdagverblijven gemiddeld 15 minuten in perioden van 60 minuten bedraagt / reductiefactor aantal kinderen per auto = 0,75 voor kinderdagverblijf.

4. Toepassing

Dubbelgebruik van parkeerplaatsen

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

	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koop-avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Woningen	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	80%	70%
Kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	0%	5%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	0%	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	100%	0%	0%
Supermarkt	30%	60%	40%	0%	80%	100%	40%	0%
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	100%	100%	100%	75%
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	50%	100%	25%	75%
Bioscoop / theater	5%	25%	90%	0%	80%	40%	100%	40%
Sociaal medisch	100%	75%	10%	0%	10%	10%	10%	10%
Verpleeghuis / serviceflat	100%	100%	50%	25%	50%	100%	100%	100%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	100%	0%	0%	0%

Sloop / nieuwbouw of functiewijziging

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

Parkeerplaatsen op eigen terrein

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

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

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

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal pp	Berekenings-aantal pp	Opmerking
Enkele oprit zonder garage (carport)	1	0,8	Oprit min. 5,0 meter diep
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	Oprit min. 4,5 meter diep
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,40	
Garage(box), niet bij woning	1	0,50	
Garage met enkele oprit	2	1,0 ¹⁾	Diepte oprit \geq 5,0 m. Breedte oprit \geq 3,00m.
Garage met enkele oprit	2	1	Oprit min. 5,0 meter diep
Garage met lange oprit	3	1,3	
Garage met dubbele oprit	3	1,8	Oprit min. 4,5 meter diep

Parkeren niet op eigen terrein

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

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

In deze gevallen bekijkt de gemeente Tholen of het mogelijk is de benodigde extra parkeerplaatsen op acceptabele loopafstand in de openbare ruimte te realiseren. De gemeente kan dan zorgdragen voor de realisatie van de parkeerplaatsen in de openbare ruimte, maar de kosten hiervan komen echter voor rekening van de ontwikkelende partij.

Meer dan de parkeernorm

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

Minder dan de parkeernorm

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

A. Elders aanwezige parkeerruimte binnen acceptabele loopafstand

Er wordt aangetoond dat op andere wijze binnen acceptabele loopafstand rond de ontwikkeling in de benodigde parkeerruimte (conform de normen) wordt voorzien, bijvoorbeeld in een particuliere parkeergarage c.q. parkeerterrein. Aangetoond moet worden dat deze alternatieve parkeerruimte daadwerkelijk beschikbaar is op tijden dat die nodig zijn voor de parkeervraag van de ontwikkeling.

Tevens kan voor vervangende parkeerruimte beroep worden gedaan op de openbare ruimte als na onafhankelijk onderzoek blijkt dat daarmee de parkeerdruk in de directe omgeving op het maatgevende moment in de week onder de 85% zal blijven. De kosten van het onderzoek komen voor rekening van de vergunningaanvrager.

Het onderzoeksgebied hangt samen met de maximale loopafstand, zoals beschreven in paragraaf 11.1 en dient met de gemeente afgestemd te worden. Als het mogelijk en noodzakelijk is om nieuwe parkeerplaatsen in de openbare ruimte te realiseren, gebeurt dit op kosten van de aanvrager.

B. Beperkte uitbreiding

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

C. Afkoop parkeernorm door financiële bijdrage

Als het realiseren van parkeren op eigen terrein (deels) niet mogelijk of ongewenst is, het gebruik van bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte geen oplossing biedt en het fysiek realiseren van parkeerplaatsen in de openbare ruimte ook geen mogelijkheid is, kan het college in het uiterste geval vrijstelling verlenen middels het eisen van een financiële bijdrage om de parkeervraag af te kopen. Dit kan mogelijk zijn indien de realisering van het bouwplan belangrijker is dan de nadelige gevolgen op het gebied van parkeren. Een dergelijke financiële bijdrage kan de gemeente dan investeren in (groot-schalige) parkeergelegenheid, bereikbaarheid en overige modaliteiten om de gegenereerde parkeerdruk te compenseren. De bijdragen worden door het college zo snel mogelijk (uiterlijk binnen 5 jaar) aantoonbaar geïnvesteerd in bereikbaarheids- en mobiliteitsverbeteringen

Een marktconform bedrag voor aanleg van een parkeerplaats in een gebouwde parkeervoorziening (bijvoorbeeld parkeergarage) is € 15.000,00; voor een maaiveldplaats is dit € 3.000,00. Landelijk liggen de afkoopsommen voor parkeer- en mobiliteitsfondsen tussen de € 3.000,00 (kleine gemeenten) en € 20.000,00 (grote steden).

D. Bijzondere situaties

De gemeente kan bij bestuurlijk besluit in bijzondere gebieden of situaties afwijken van de geldende normen op basis van de bereikbaarheid en/of de ruimtelijke situatie. Een en ander dient gemotiveerd en vastgelegd te worden in een afzonderlijk collegebesluit. Dit kan betekenen dat aanvullende afspraken worden gemaakt. Voorbeeld van een situatie waarbij door middel van een collegebesluit afgeweken kan worden zijn:

- een integrale gebiedsontwikkeling waarbij door schaalvoordelen meer dubbelgebruik van parkeerplaatsen mogelijk is (vast te leggen in een samenwerkingsovereenkomst).
- als sprake is van een verplaatsing van een functie en aangetoond kan worden dat op de huidige locatie (mits vergelijkbaar) een lager aantal parkeerplaatsen in de praktijk volstaat.
- ontwikkelingen waarbij specifieke maatregelen worden getroffen op mobiliteitsgebied. Een relevante ontwikkeling in dit licht is de opkomst van alternatieve mobiliteitsconcepten zoals deelauto's en Mobility as a Service (MaaS). De gemeente Tholen staat positief tegenover nieuwe mobiliteitsoplossingen. Het is dan denkbaar dat een ontwikkelaar in gereguleerd gebied wil bouwen met een lagere parkeernorm maar tegelijk één of meerdere deelauto's wil aanbieden. Er dient dan door de initiatiefnemer aangetoond te worden dat de gebruikers van het te bouwen object (blijvend) een lagere parkeerbehoefte hebben dan is berekend op basis van de parkeernormen. Hiervoor is een vervoerplan vereist met concrete en realistische maatregelen om het autoverkeer te beperken.

Bijzondere, nieuwe functies

In sommige sectoren gaan de ontwikkelingen snel. Er ontstaan steeds nieuwe bedrijfs- en winkelformules die bijvoorbeeld inspelen op de mogelijkheden die het internet biedt. Reguliere detailhandel wordt bijvoorbeeld vervangen door online-winkels met soms een vaste locatie waar de goederen desgewenst kunnen worden getoond of opgehaald. Bedrijven bieden hun diensten aan via apps, het delen van goederen wordt steeds eenvoudiger etc.

Daar horen nieuwe bedrijfsformules bij en mogelijk ook andere parkeerbehoefte. De huidige parkeernormen zijn gebaseerd op de 'standaard' functies.

Op het moment dat zich andersoortige functies voordoen, kunnen de standaard parkeernormen daarvoor niet passend zijn. Er wordt in dit soort gevallen maatwerk geleverd: op basis van ervaringen elders en een businessplan van de betreffende onderneming wordt een parkeernorm op maat vastgesteld.

Acceptabele loopafstanden

Parkeerplaatsen moeten op een acceptabele loopafstand liggen van de functie waarvoor deze bedoeld zijn. De loopafstand is de kortst mogelijke looproute via de openbare ruimte van parkeerplek naar de ingang van de bestemming. In onderstaande tabel staan de maximaal acceptabele loopafstanden waarbinnen in principe de parkeerplaatsen aanwezig moeten zijn.

De acceptatie van de loopafstand hangt af van de parkeerduur en van het motief van het bezoek aan het bestemmingsadres. Ook hangt de acceptatie af van de aantrekkelijkheid van de looproute en de concurrentiekracht van alternatieven. De gemeente Tholen gebruikt deze maximaal acceptabele loopafstanden voor het toetsen van de parkeeroplossing behorende bij een nieuwe functie. De maximale loopafstanden gelden dus niet voor bestaande situaties.

De acceptabele loopafstanden zijn een indicatie (gebaseerd op normen van het CROW), afhankelijk van de omstandigheden kan er bij nieuwbouw gemotiveerd van worden afgeweken. Voor bestaande gebieden geldt dat Tholen grotere afstanden accepteert in gebieden waar de parkeerdruk groter is dan 85% en in gebieden waar gereguleerd parkeren van kracht is. Daar geldt voor bewoners een acceptabele afstand van 250 meter.

In nieuw te realiseren woonwijken is het mogelijk om geheel anders met parkeren om te gaan. Een optie is dan om alle auto's aan de randen van de wijk (al dan niet in een gebouwde voorziening) te parkeren en de woningen geheel in het groen te situeren. De groene woonomgeving en de aantrekkelijke looproutes rechtvaardigen dan aanmerkelijk grotere loopafstanden tot 400 meter.

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

Acceptabele loopafstanden	
Wonen (eerste auto)	100 meter tot bestemming
Wonen (tweede en volgende auto)	250 meter tot bestemming
Wonen bewoners en bezoekers nieuwe wijken	400 meter tot bestemming
Winkelen (centrumgebied)	100-600 meter tot bestemming
Werken	800 meter tot bestemming
Ontspanning	600 meter tot bestemming
Gezondheidszorg	Tot 100 meter tot bestemming
Onderwijs (afzetten passagier)	Tot 150 meter tot bestemming

Aldus vastgesteld door de raad van de gemeente Tholen in zijn openbare vergadering van 13 oktober 2022

w.g. drs. J.P.M. Heshof, wnd. voorzitter

w.g. L. Vermeij, griffier