

Rectificatie: Nota Parkeernormen Oss 2023

[Deze publicatie betreft een rectificatie omdat per abuis het onjuiste en niet vastgestelde besluit is bekendgemaakt. De oorspronkelijke publicatie is op 20 november 2023 bekendgemaakt, beschikbaar via [Gemeenteblad 2023, 490537.](#)]

Besluit

1. De Nota Parkeernormen Oss 2023, Oktober 2023 vast te stellen;
2. De Nota Parkeernormen Oss 2023, mei 2023 in te trekken.

1. Inleiding

De Nota Parkeernormen van de gemeente Oss beoogt het vastleggen van de parkeernormen van Oss en het bepalen van een transparant en eenduidig toepassingskader.

1.1 Waarom een Nota Parkeernormen?

Bij (nieuw)bouwontwikkelingen is het belangrijk dat voldoende parkeerplaatsen voor auto's en fietsen worden gerealiseerd. Daarmee wordt voorkomen dat parkeeroverlast in of verrommeling van de openbare ruimte optreedt. De belangrijkste principes hierbij zijn:

- parkeerplaatsen voor auto's en fietsen worden in principe binnen het plangebied (op eigen terrein) gerealiseerd;
- bij sloop/nieuwbouw, verbouw en wijziging van de gebruiksfunctie hoeft alleen parkeeraanbod te worden gerealiseerd voor de 'extra' parkeervraag;
- bij ontwikkelingen met verschillende type functies kan, onder de voorwaarde dat het parkeeraanbod afwisselend door verschillende doelgroepen te gebruiken is, per saldo worden volstaan met minder parkeerplaatsen dan voor elke functie afzonderlijk benodigd is;
- parkeerplaatsen voor bezoekers moeten voor hen toegankelijk zijn;
- de aanvrager van een omgevingsvergunning levert een onderbouwing van de parkeeroplossing voor auto's en fietsen, de gemeente toetst deze onderbouwing aan deze nota.

Deze Nota Parkeernormen Oss 2023 vervangt de nota Parkeernormen Oss 2017. Omdat de vigerende nota niet meer aansluit bij de gemeentelijke ambities en het werkelijke autobezit in de gemeente Oss, is er behoefte aan een nieuwe nota parkeernormen. Zo ontbreken binnen het huidige beleid fietsparkeernormen, is er de wens om de autoparkeernormen voor woningen af te stemmen op het daadwerkelijke autobezit in Oss en past de gebiedsindeling niet meer bij het ontwikkelperspectief. Daarnaast is het wenselijk om in te spelen op actuele ontwikkelingen, zoals de opkomst van elektrisch aangedreven voertuigen en deelmobiliteit.

1.2 Juridisch kader

Op basis van artikel 2.1, lid 1 onder a en c, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) moet voor ontwikkelingen waarin een bouwwerk wordt gebouwd, een omgevingsvergunning worden aangevraagd. De aanvraag voor een omgevingsvergunning wordt getoetst door de ambtelijke organisatie van de gemeente en verleend door het college van burgemeester en wethouders. Bij de aanvraag van een omgevingsvergunning wordt getoetst of aan de vereisten uit voorliggende nota en het bestemmingsplan, waarin een onderbouwing ten aanzien van parkeren is opgenomen, wordt voldaan. Naast de toetsing op parkeren vindt de toetsing plaats op diverse andere aspecten van de ruimtelijke ontwikkeling.

1 januari 2024 is de beoogde inwerkingtredingsdatum van de Omgevingswet. De Omgevingswet zal leiden tot veel veranderingen in de wijze waarop de processen rondom ruimtelijke ontwikkelingen verlopen. Centraal binnen de Omgevingswet staat het bundelen en vereenvoudigen van regels voor de leefomgeving. De inwerkingtreding van de Omgevingswet heeft geen inhoudelijke gevolgen voor deze Nota parkeernormen. De gevolgen zullen met name merkbaar zijn in de procedures die voor een ruimtelijke ontwikkeling moeten worden doorlopen.

Voor parkeren wordt in de omgevingsvergunning de fiets- en autoparkeereis opgenomen. Deze eis geeft de omvang van de parkeerbehoefte aan en hoe deze behoefte wordt opgelost. De parkeereis volgt uit het doorlopen van deze nota. Het is afhankelijk van de aard van de parkeeroplossing welke onderbouwing de initiatiefnemer in de aanvraag voor een omgevingsvergunning aan moet leveren. Ook dit volgt uit het doorlopen van deze nota.

Overgangsregeling voor lopende ruimtelijke plannen

Voor lopende ruimtelijke plannen is een overgangsregeling van toepassing. Zie paragraaf 5.4

1.3 Opzet van de Nota Parkeernormen

Hoofdstuk 2 bevat de achtergrond van de parkeernormering, waarna in hoofdstuk 3 de parkeernormen voor de auto worden toegelicht en in hoofdstuk 4 de parkeernormen voor de fiets. Het toepassingskader worden toegelicht in hoofdstuk 5, waarin ook wordt ingegaan op het indienen van een vergunningaanvraag, het toetsen door de gemeente en het vastleggen van afspraken.

2. Achtergrond parkeernormering

Bij het formuleren van de parkeernormen is het belangrijk dat deze recht doen aan de plaatselijke situatie. Dit betekent dat binnen de gemeente Oss verschillende parkeernormen voor dezelfde functie kunnen gelden, afhankelijk van de locatie van de functie en de kenmerken van deze locatie.

2.1 Stedelijkheidsgraad

De stedelijkheid van een gemeente blijkt van invloed te zijn op het autobezit en autogebruik in die gemeente. De mate van stedelijkheid wordt uitgedrukt in de 'omgevingsadressendichtheid', het aantal adressen per vierkante kilometer. CBS onderscheidt hierin vijf klassen, zoals weergegeven in onderstaande tabel.

stedelijkheidsgraad	aantal adressen per km ²
1 (zeer sterk stedelijk)	meer dan 2500
2 (sterk stedelijk)	1500 – 2500
3 (matig stedelijk)	1000 – 1500
4 (weinig stedelijk)	500 – 1000
5 (niet stedelijk)	minder dan 500

Tabel 2.1. Stedelijkheidsgraad (CBS)

In 2022 kent de gemeente Oss een gemiddelde dichtheid van 1.424 adressen per vierkante kilometer. De gemeente valt daarmee nog net in de categorie matig stedelijk. Binnen de gemeente Oss zijn er echter grote verschillen in stedelijkheidsgraad, zoals blijkt uit tabel 2.2.

		omgevingsadressendichtheid (per km ²)	stedelijkheidsgraad
gemeente	Oss	1.424	3 (matig stedelijk)
kern	Oss	1.682	2 (sterk stedelijk)
wijk	Centrum	2.834	1 (zeer sterk stedelijk)
wijk	Schadewijk	1.964	2 (sterk stedelijk)
wijk	Industrieterreinen-Zuid	834	4 (weinig stedelijk)
wijk	Oss-Zuid	1.606	2 (sterk stedelijk)
wijk	Krinkelhoek	1.988	2 (sterk stedelijk)
wijk	Industrieterreinen-Noord	506	4 (weinig stedelijk)
wijk	Ruwaard	1.689	2 (sterk stedelijk)
wijk	Ussen	1.860	2 (sterk stedelijk)
wijk	Buitengebied-Noord	532	4 (weinig stedelijk)
wijk	Buitengebied-Zuid	360	5 (niet stedelijk)
kern	Berghem	920	4 (weinig stedelijk)
kern	Haren	85	5 (niet stedelijk)
kern	Macharen	91	5 (niet stedelijk)
kern	Megen	234	5 (niet stedelijk)
kern	Ravenstein	427	5 (niet stedelijk)

kern	Herpen	299	5 (niet stedelijk)
kern	Overlangel	64	5 (niet stedelijk)
kern	Deursen en Dennenburg	96	5 (niet stedelijk)
kern	Lith	319	5 (niet stedelijk)
kern	Lithoijen	104	5 (niet stedelijk)
kern	Oijen	115	5 (niet stedelijk)
kern	Maren-Kessel	98	5 (niet stedelijk)
kern	Geffen	505	4 (weinig stedelijk)

Tabel 2.2. Stedelijkheidsgraad Oss en kernen

Om recht te doen aan deze verschillen worden verschillende parkeernormen binnen de gemeente Oss gehanteerd. Voor de **kern Oss geldt stedelijkheidsgraad 2** (sterk stedelijk) als uitgangspunt. Met een gebiedsindeling kan daarnaast recht worden gedaan aan de verschillen binnen deze kern. Voor de **overige kernen geldt stedelijkheidsgraad 5** (niet stedelijk). Uitzondering hierop vormt de kern **Berghem, waarvoor stedelijkheidsgraad 4** (weinig stedelijk) als uitgangspunt wordt gehanteerd. Door de ligging nabij de kern Oss is het goed voorstelbaar dat het mobiliteitsgedrag afwijkend is. Voor Geffen geldt dat minder, en op basis van de omgevingsadressendichtheid valt deze kern ook maar net in categorie 4, waardoor categorie 5 voor deze kern een goed uitgangspunt is.

2.2 Autogebruik en fietsgebruik

Als extra onderbouwing bij de te hanteren stedelijkheidsgraad is ook een analyse uitgevoerd naar het auto- en fietsgebruik binnen de gemeente Oss. Hiervoor is gebruik gemaakt van de data uit het ODIN (Onderweg in Nederland)¹.

Het autogebruik in de kern Oss past bij het gemiddelde autogebruik van een sterk stedelijk gebied: 35% van het aantal verplaatsingen wordt uitgevoerd met de auto (als bestuurder). Het autogebruik in de kernen en het buitengebied van Oss past bij het gemiddelde autogebruik van een niet sterk stedelijk gebied: 43% van het aantal verplaatsingen wordt uitgevoerd met de auto (als bestuurder). In alle niet stedelijke gebieden is dit gemiddeld 44%.

Binnen de gemeentegrenzen wordt naast de auto ook vaak de fiets gepakt. In totaal wordt in de kern Oss 29% van het aantal verplaatsingen uitgevoerd met een fiets, net als in andere sterk stedelijke gebieden. In de kernen en het buitengebied wordt 21% van de verplaatsingen uitgevoerd met een fiets. Dit is iets lager dan het gemiddelde fietsgebruik in alle niet sterk stedelijke gebieden (23%).

Op basis van de ODIN-data kan worden geconcludeerd dat het auto- en fietsgebruik in de kern Oss en in de kernen rondom Oss past bij de stedelijkheidsgraad van die kernen. Dit betekent dat de gemiddelde CROW-parkeercijfers een goede basis vormen om het benodigde parkeeraanbod voor auto's en fietsen te bepalen. Het is op basis van de ODIN-data alleen het niet mogelijk om per kern het auto- en fietsgebruik te analyseren. Of Berghem een auto- en fietsgebruik heeft dat past bij een weinig stedelijk gebied, is dus met deze cijfers dus niet te onderbouwen. Gezien de ligging van Berghem ten opzichte van de kern Oss is dit wel aannemelijk. Daarom worden voor Berghem andere parkeernormen toegepast dan voor de andere kernen.

2.3 CROW en daadwerkelijk autobezit als basis

De parkeernormen in de Nota Parkeernormen Oss 2017 waren gebaseerd op de parkeercijfers van CROW. Deze parkeercijfers zijn gebaseerd op (literatuur)onderzoek en praktijkervaringen van gemeenten. De cijfers geven een gemiddeld beeld van de situatie die tijdens een onderzoek is aangekomen. In de parkeercijfers wordt geen rekening gehouden met mogelijke toekomstige ontwikkelingen, alleen bij de parkeercijfers voor woningen is met een autonome groei in het autobezit van circa 10% rekening gehouden. In 2017 waren er nog geen fietsparkeernormen.

Auto

In deze nota wordt voor woonfuncties afgeweken van het uitgangspunt dat de parkeernormen worden gebaseerd op de parkeercijfers van CROW. Uit actuele cijfers over het daadwerkelijke autobezit blijkt namelijk onder meer dat:

1) ODIN is het Verplaatsingsonderzoek Onderweg in Nederland, waarin het verplaatsingsgedrag van de Nederlandse bevolking is beschreven naar plaats van herkomst en bestemming, tijdstip waarop het vervoer plaatsvindt, gebruikte vervoermiddelen en reismotieven voor de verplaatsingen. Daarnaast is aandacht geschonken aan de achtergrondvariabelen voor een bepaald verplaatsingspatroon en de keuze van een vervoermiddel.

- o de woninggrootte bepalend is voor het autobezit per woning;
- o het autobezit bij appartementen substantieel lager is dan bij grondgebonden woningen.
- o het autobezit bij sociale huur- en middenhuurwoningen substantieel lager is dan bij koop- en duurdere huurwoningen.

Tevens blijken het type grondgebonden woning (vrijstaand, 2-onder-1-kap, rijwoning) of de woningwaarde minder bepalende factoren te zijn voor het autobezit per woning. In de CROW-parkeerkcijfers wordt juist onderscheid gemaakt naar type woning en niet naar woninggrootte. Voor woonfuncties zijn de parkeernormen daarom grotendeels gebaseerd op het daadwerkelijke autobezit in Oss en niet op de indeling van CROW.

Voor niet-woonfuncties zijn de autoparkeernormen wel gebaseerd op CROW. Daarbij geldt de stedelijkheidsgraad (zie paragraaf 2.1) als uitgangspunt. De parkeernormen in deze nota zijn gebaseerd op de meest recente CROW-parkeerkcijfers (publicatie 381). Wanneer CROW haar parkeerkcijfers actualiseert, zal de gemeente Oss deze voor niet-woonfuncties overnemen.

De CROW-parkeerkcijfers kennen een bandbreedte. Aangezien het auto- en fietsgebruik vergelijkbaar is met het auto- en fietsgebruik in gemeenten met eenzelfde stedelijkheidsgraad, oftewel het mobiliteitsgedrag in de kern Oss, in Berghem en de overige kernen gemiddeld is, wordt het gemiddelde van de bandbreedte als parkeernorm gehanteerd.

Met de parkeernormen voor woonfuncties en niet woonfuncties wordt het **minimumaantal** te realiseren parkeerplaatsen berekend. Wanneer de initiatiefnemer ervoor kiest om meer parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren, is dit mogelijk.

Fiets

Conform het Bouwbesluit 2012 (artikel 4.31) is het bij nieuwbouwwoningen verplicht een afsluitbare bergruimte te realiseren om fietsen of scootmobielen op te bergen voor bewoners. Voor alle andere (nieuw)bouwontwikkelingen golden tot nu toe geen eisen ten aanzien van het realiseren van fietsparkeerplaatsen. Aangezien de gemeente Oss het gebruik van de fiets wil stimuleren en de kwaliteit van de openbare ruimte wil verbeteren, moet met het vaststellen van deze nota bij alle nieuwbouwplannen en transformatieprojecten rekening worden gehouden met het stallen van fietsen (inclusief brom- en snorfietsen). Hiervoor worden geen concrete normen gesteld, de aanvrager van een omgevingsvergunning moet de fietsparkeerbehoefte inzichtelijk maken inclusief de bijbehorende fietsparkeeroplossing. In hoofdstuk 4 zijn hiervoor handreikingen opgenomen.

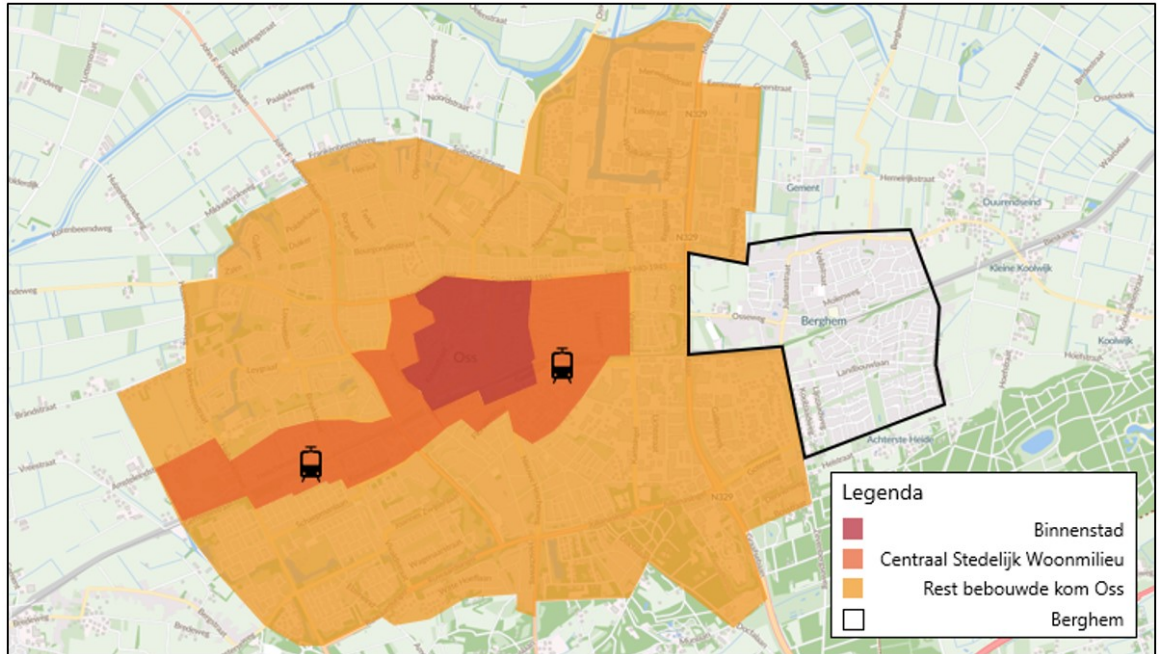
Net als bij het autoparkeren geldt de eis dat alle fietsparkeerplaatsen binnen het plangebied worden opgelost, waarbij voor vaste gebruikers de voorzieningen afgesloten en overdekt moeten zijn. Voor bezoekers dienen de fietsparkeerplaatsen vrij toegankelijk te worden aangeboden.

2.4 Gebiedsindeling

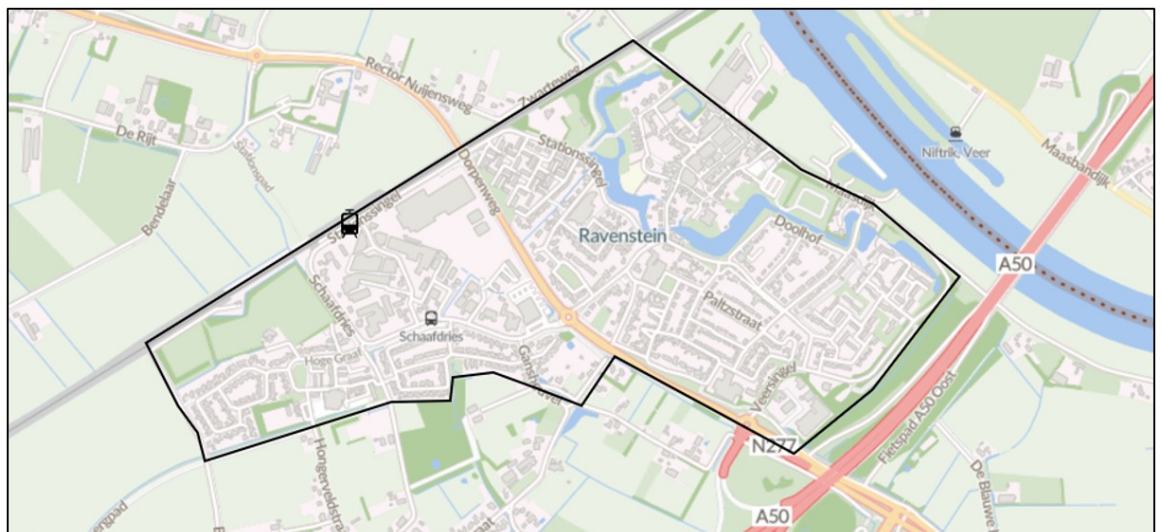
De locatie van een (nieuw)bouwontwikkeling is van invloed op de parkeervraag. Functies in de binnenstad van Oss hebben namelijk over het algemeen een lagere parkeervraag dan dezelfde functies in bijvoorbeeld een buitenwijk of een omliggende kern. Meerdere factoren zoals de nabijheid van OV, de nabijheid van dagelijkse voorzieningen en het stedelijke milieu spelen hierin een rol. Als gevolg hiervan worden voor de kern Oss, voor Berghem en voor de overige kernen andere parkeernormen gehanteerd.

CROW maakt in haar parkeerkcijfers naast onderscheid in stedelijkheidsgraad ook onderscheid naar stedelijke zone. Daarbij worden vier zones gehanteerd: centrum, schil centrum, rest bebouwde kom en buitengebied. Hiermee wordt recht gedaan aan verschillen in mobiliteitsgedrag binnen een kern. Binnen de kern Oss is het wenselijk om inderdaad een nader onderscheid te maken in parkeernormen, omdat het mobiliteitsgedrag binnen de kern verschilt.

Op basis van de gemeentelijke ontwikkelambities zijn in de kern Oss drie stedelijke zones onderscheiden: binnenstad, centraal stedelijk woonmilieu en rest bebouwde kom. Berghem en Ravenstein zijn als aparte kernen onderscheiden. De gebiedsindeling is weergegeven in figuur 2.1 (Oss en Berghem) en 2.2 (Ravenstein). Voor een meer gedetailleerde kaart van figuur 2.1 wordt verwezen naar bijlage C.



Figuur 2.1. Gebiedsindeling Oss en Berghem



Figuur 2.2. Gebiedsindeling Ravenstein

De gebiedsindeling van Oss is één op één vertaald naar de stedelijke zones van CROW:

- Binnenstad = centrum;
- Centraal stedelijk woonmilieu = schil centrum;
- Rest bebouwde kom = rest bebouwde kom.

Voor de overige kernen is geen opdeling gehanteerd. Hier gelden de parkeerkencijfers voor rest bebouwde kom als basis voor de parkeernormen.

3. Parkeernormen auto

In dit hoofdstuk zijn de parkeernormen voor autoparkeren passend binnen de gemeente Oss toegelicht. Bijlage B bevat een totaaloverzicht van alle parkeernormen.

De parkeernormen zijn een weergave van de veel voorkomende praktijk. Soms hebben dezelfde functies toch een heel ander mobiliteitsgedrag. De parkeernorm kan dan niet passen bij die specifieke functie. In hoofdstuk 5 wordt nader ingegaan op de mogelijkheden om af te wijken van de gemeentelijke parkeernormen.

3.1 Woonfuncties

De parkeernormen voor de functie wonen zijn gebaseerd op het daadwerkelijke autobezit in Oss. In bijlage A is de analyse hiervan opgenomen. Voor woningen in de categorie sociale huur en middenhuur gelden specifieke parkeernormen. Daarnaast zijn voor een aantal bijzondere woonfuncties parkeernormen geformuleerd.

Uit de actuele cijfers over het daadwerkelijke autobezit blijkt het autobezit in de kernen Ravenstein lager te zijn dan het autobezit in de overige kernen met vergelijkbare stedelijkheidsgraad. Het autobezit blijkt eerder vergelijkbaar te zijn met het autobezit in Berghem. De aanwezigheid van een station in Ravenstein kan hiervoor een verklaring zijn. In afwijking op de uitgangspunten uit hoofdstuk 2 gelden daarom voor woonfuncties in Ravenstein dezelfde parkeernormen als in Berghem en voor de overige kernen andere parkeernormen. Voor niet-woonfuncties blijft de stedelijkheidsgraad het uitgangspunt, wat betekent dat alleen voor Berghem andere parkeernormen gelden dan voor de overige kernen.

Toepassing parkeernorm wonen bij zorgwoningen

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

- intramurale zorgwoningen² voor mensen met een zwaardere zorgindicatie (dagverzorging). Deze zorgwoningen vallen onder de categorie verpleeg-/verzorgingstehuis.
- extramurale zorgwoningen³ voor zorgbehoevende bewoners met behoefte aan zorg op afroep. Door de zorgbehoefte van de bewoners valt dit type woning onder de categorie zorgwoning (aanleunwoning).
- extramurale zorgwoningen voor vitale bewoners. Omdat deze bewoners slechts nog een kleine zorgvraag hebben en vrijwel zelfstandig wonen, gelden voor dit type de parkeernormen voor reguliere woningen.

Bij overlap van het type zorgwoning dat wordt gerealiseerd, geldt voor de betreffende zorgwoningen de parkeernorm van de categorie met de hoogste parkeernorm. Bij de aanvraag van de omgevingsvergunning moet aannemelijk worden gemaakt dat het type zorgwoning voor langere tijd (minimaal 5 jaar) wordt aangeboden.

Gebruikersdeel en bezoekersdeel

De parkeereis is opgebouwd uit een gebruikersdeel (bewoners) en een bezoekersdeel. De parkeerplaatsen die voor bezoekers worden gerealiseerd, moeten voor hen ook toegankelijk zijn. Dit kunnen zowel openbare als niet-openbare parkeerplaatsen betreffen. Dit betekent bijvoorbeeld dat het ook mogelijk is dat bezoekers zich eerst moeten aanmelden, voordat zij toegang krijgen om op het eigen terrein parkeren.

3.2 Niet-woonfuncties

In bijlage B zijn de parkeernormen voor niet-woonfuncties opgenomen.

De weergegeven parkeernormen bestaan uit een aandeel voor vaste gebruikers (werknemers) en een aandeel voor bezoekers. Dit bezoekersdeel is uitgedrukt in een percentage van de parkeernorm. De parkeerplaatsen die voor bezoekers worden gerealiseerd, moeten voor hen ook toegankelijk zijn. Dit kunnen zowel openbare als niet-openbare parkeerplaatsen betreffen. Dit betekent bijvoorbeeld dat het ook mogelijk is dat bezoekers zich eerst moeten aanmelden, voordat zij toegang krijgen om op het eigen terrein parkeren.

4. Parkeernormen fiets

De gemeente Oss wil het gebruik van de fiets stimuleren en de kwaliteit van de openbare ruimte verbeteren. Bij nieuwbouwplannen en transformatieprojecten moet daarom rekening worden gehouden met het stallen of parkeren van de fiets (waar fiets staat, worden ook brom- en snorfietsen bedoeld). De initiatiefnemer moet daarom bij de vergunningaanvraag ook de fietsparkeerbehoefte en de bijbehorende fietsparkeeroplossing inzichtelijk maken. Het is noodzakelijk dat alle fietsparkeerplaatsen binnen het

2) Intramurale zorg is zorg die verleend wordt binnen de muren van een zorginstelling. Denk aan een ziekenhuis, verpleeghuis of instelling voor mensen met een beperking. Intramuraal wonen (of 'zorg met verblijf') houdt in dat een persoon niet in staat is om in een reguliere woning te (blijven) wonen, maar verzorgd moet worden in een zorginstelling.

3) Extramuraal wonen houdt in dat patiënten die zorg nodig hebben, in een reguliere woning kunnen wonen, en daarvoor niet naar een zorginstelling hoeven. Ze ontvangen de benodigde zorg thuis

plangebied worden opgelost, waarbij voor vaste gebruikers de voorzieningen afgesloten en overdekt moeten zijn. Voor bezoekers dienen de fietsparkeerplaatsen vrij toegankelijk te worden aangeboden.

4.1 Woonfuncties

Bouwbesluit 2012 (artikel 4.30-4.32)⁴ verplicht bij nieuwbouwwoningen een afsluitbare bergruimte om fietsen en/of scootmobielen op te bergen voor bewoners.⁵ Het voorzien in stallingruimte voor de fiets bij nieuwbouwwoningen is hiermee gewaarborgd middels het Bouwbesluit. Dit betekent dat een gemeente geen afwijkende of extra normen kan opleggen.

Gelijkwaardig alternatief voor eis Bouwbesluit

Het Bouwbesluit biedt ruimte voor gelijkwaardige oplossingen, zoals een gezamenlijke fietsenstalling in plaats van de voorgeschreven individuele fietsenberging. De gemeente Oss geeft bij appartementencomplexen de voorkeur aan een collectieve fietsenstalling boven individuele fietsenbergingen. Voor het realiseren van voldoende ruimte in deze collectieve fietsenstalling gelden de volgende eisen:

- voor bewoners: minimaal 0,75 fietsparkeerplaatsen per 25 m² bvo (te rekenen per appartement) met een minimum van 2 fietsparkeerplaatsen (zie ook tabel 4.1) conform het fietsparkeerkencijfer van CROW voor appartementen met een fietsenberging;
- dubbellaags parkeren is toegestaan, zolang per woning altijd minimaal twee plekken in een laag rek beschikbaar zijn;
- goede bereikbaarheid vanaf het maaiveld;
- een kwalitatieve inrichting conform de eisen in bijlage D.

Volgens de toelichting op het Bouwbesluit is de individuele berging ook bedoeld voor andere zaken. Bij de keuze voor een gezamenlijke fietsenberging is het daarom daarnaast verplicht om een individuele berging van minimaal 2,7 m² in of bij de woning te realiseren.

Omvang woning	Aantal fietsparkeerplaatsen	Individuele berging
< 50 m ² bvo	2,0	-
50-75 m ² bvo	2,25	2,7 m ²
75-100 m ² bvo	3,0	2,7 m ²
100-125 m ² bvo	3,75	2,7 m ²
125-150 m ² bvo	4,5	2,7 m ²

Tabel 4.1: Benodigd aantal fietsparkeerplaatsen voor bewoners in een collectieve stalling

Fietsparkeernorm voor bezoekers van bewoners

De invulling van fietsparkeervoorzieningen is verschillend voor grondgebonden woningen en appartementen. Bij grondgebonden woningen is het uitgangspunt dat bezoekers hun fiets zonder hinder van het overige verkeer (voetgangers) nabij de woning kunnen parkeren, bijvoorbeeld in de tuin of tegen de voorgevel. Bij appartementen parkeren meerdere bezoekers op een kleiner oppervlak, waardoor fietsparkeervoorzieningen als nietjes of rekken nodig zijn.

Voor bezoekers geldt een norm van 0,5 fietsparkeerplaats per appartement, conform het minimum fietsparkeerkencijfer van CROW. Hoewel de gemeente Oss zich inzet om actieve mobiliteit te stimuleren, en het dus belangrijk is dat bij appartementen voldoende, comfortabele fietsparkeervoorzieningen aanwezig zijn voor bezoekers, wordt bewust ingezet op het minimum kencijfer en niet op het gemiddeld of het maximum (1,0 fietsparkeerplaats per appartement). Het moet voor bewoners namelijk ook aantrekkelijker blijven om in de eigen, afgesloten of bewaakte fietsparkeervoorziening te parkeren. Met een realistisch, niet te ruim aantal voorzieningen voor bezoekers wordt dit gewaarborgd. Om diezelfde reden wordt de fietsparkeernorm voor bezoekers gehalveerd vanaf de 21e woning in een bouwblok. Bij het realiseren van 40 appartementen in 1 bouwblok dienen dus minimaal 15 fietsparkeerplaatsen voor bezoekers gerealiseerd te worden.

4.2 Niet-woonfuncties

Voor niet-woonfuncties is geen verplichting opgenomen in het Bouwbesluit. Voor het bepalen van de behoefte aan fietsparkeervoorzieningen voor deze functies worden de meest recente CROW-fietspar-

4) Na de inwerkingtreding van de Omgevingswet is dit het Besluit bouwwerken leefomgeving (artikel 4.171 – 4.173)

5) Bij woningontwikkelingen in bestaande gebouwen (transformatie en woningsplitsing) geldt deze verplichting niet, maar acht de gemeente het wel wenselijk het fietsparkeren op een goede manier op te lossen.

keerkencijfers (Fietsparkeerkencijfers 2019 of diens opvolger) gehanteerd. Met deze fietsparkeerkencijfers berekent een initiatiefnemer de te verwachten behoefte aan fietsparkeerplaatsen op eigen terrein.

CROW gaat uit van kencijfers en een bandbreedte voor fietsparkeerkencijfers. De gemeente Oss gaat uit van het door CROW opgenomen kencijfer als fietsparkeernorm. Waar mogelijk, en gewenst, is het realiseren van meer of minder fietsparkeerplaatsen mogelijk. Per functie en ontwikkeling kan de behoefte namelijk variëren. Een beargumenteerde afwijking van de berekende behoefte is dus mogelijk, zeker als deze binnen de bandbreedte ligt. De onderbouwing hiervan ligt bij de initiatiefnemer en wordt ter toetsing voorgelegd aan de gemeente.

5. Toepassingskader

Bij de toepassing van de parkeernormering worden de volgende stappen doorlopen:

1. Berekening parkeerbehoefte auto en fiets;
2. Vergelijking parkeerbehoefte met gepland parkeeraanbod;
3. Afwijkingmogelijkheden als de parkeerbehoefte groter is dan het parkeeraanbod;
4. Indien vergunningaanvraag;
5. Toetsing aanvraag en (juridisch) vastleggen van afspraken.

Het doorlopen van deze stappen heeft als doel te komen tot een ontwikkeling met een passende parkeeroplossing, zonder dat de ontwikkeling leidt tot parkeeroverlast in de omgeving. Aan het eind van dit hoofdstuk is een stroomschema opgenomen waarin het doorlopen van alle stappen is gevisualiseerd.

5.1 Berekening parkeerbehoefte auto en fiets

De parkeernormen worden gebruikt om de parkeerbehoefte voor auto en fiets per te ontwikkelen functie te berekenen. Hiervoor wordt de omvang van de functie vermenigvuldigd met de parkeernorm. Wanneer meerdere, zelfstandig functionerende functies binnen een ontwikkeling worden gerealiseerd, wordt de parkeerbehoefte van de gehele ontwikkeling bepaald door de parkeerbehoefte van de losse functies bij elkaar op te tellen. Voor niet-zelfstandig functionerende functies geldt de parkeernorm van de hoofdfunctie. Dit is bijvoorbeeld aan de orde bij een kantine van een sportcomplex, deze kantine hoeft niet als bar of restaurant te worden beschouwd.

Bij een principe-aanvraag waarbij nog meerdere toegestane functies mogelijk zijn, wordt uitgegaan van de functie met de hoogste parkeernorm ('worst case'). Dit geldt ook in een bestemmingsplan en bij de aanvraag van een omgevingsvergunning zolang er nog meerdere invullingen mogelijk zijn.

Afronding aantal parkeerplaatsen

De berekende parkeerbehoefte wordt tussentijds niet afgerond. Pas bij het bepalen van de parkeeroplossing ten behoeve van het indienen van de aanvraag (stap 4), wordt het aantal parkeerplaatsen naar boven afgerond op hele parkeerplaatsen.

Dubbelgebruik van parkeerplaatsen (auto)

Indien binnen de ontwikkeling verschillende functies worden gerealiseerd, is het mogelijk rekening te houden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen waardoor per saldo minder parkeerplaatsen benodigd zijn dan voor elke functie afzonderlijk wordt berekend. Dit geldt bijvoorbeeld als parkeerplaatsen overdag door werkenden en 's avonds door bewoners kunnen worden gebruikt. Daarnaast is het mogelijk om bij woningbouwontwikkelingen rekening te houden met het dubbelgebruik van parkeerplaatsen door bewoners en hun bezoek. Voorwaarde is wel dat de initiatiefnemer binnen het plan vastlegt dat de voor dubbelgebruik meegerekende parkeercapaciteit voor alle gebruikers van het plan toegankelijk is. Dat betekent dat exclusief voor functies of doelgroepen gereserveerde parkeerplaatsen daarvan geen deel uitmaken, bijvoorbeeld parkeerplaatsen voor deelauto's of parkeerplaatsen die worden meeverkocht met de woning.

Bij gereserveerde parkeerplaatsen voor specifieke doelgroepen verminderen de mogelijkheden voor dubbelgebruik van de te realiseren parkeercapaciteit en moeten per saldo mogelijk meer parkeerplaatsen worden gerealiseerd.

Dubbelgebruik wordt berekend volgens de methodiek van CROW (publicatie 381, december 2018). Om de mogelijkheden voor dubbelgebruik te bepalen worden aanwezigheidspercentages gehanteerd. Deze zijn opgenomen in bijlage C.

Rekening houden met bestaande situatie (salderen)

Bij de berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen mag rekening worden gehouden met de parkeerbehoefte van de bestaande situatie. Dit betekent dat in het geval van sloop/nieuwbouw, verbouw en/of functiewijziging ook de parkeerbehoefte van de bestaande, te vervallen functies wordt bepaald

op basis van de parkeernormen in deze nota. Deze parkeerbehoefte mag vervolgens worden afgetrokken van de parkeerbehoefte van de nieuwbouw. Zodoende dat alleen het verschil aan parkeerplaatsen moet worden gerealiseerd. Bij dit zogeheten salderen wordt in de basis rekening gehouden met de aanwezigheidspercentages uit bijlage C. De parkeerbehoefte van een kantoor kan immers niet zonder meer worden afgetrokken van de parkeerbehoefte van een appartementencomplex omdat deze functies op verschillende momenten functioneren.

Uitgangspunt bij salderen is dat wordt uitgegaan van de parkeerbehoefte van het meest recente legale gebruik, tenzij het pand langer dan 2 jaar leeg staat.⁶ In dat geval kan geen rekening meer worden gehouden met de bestaande situatie.

Wanneer rekening wordt gehouden met bestaande, te vervallen functies moet ook rekening worden gehouden met de eventuele aanwezigheid van parkeercapaciteit op eigen terrein. Dit geldt ook wanneer (een deel van) deze parkeerplaatsen komen te vervallen.

Indien als gevolg van de (nieuw)bouwontwikkeling een deel van de bestaande openbare capaciteit komt te vervallen, moeten deze openbaar toegankelijke parkeerplaatsen worden gecompenseerd. Dit is bijvoorbeeld aan de orde bij de realisatie van een inritconstructie of een andere maatregel ter bevordering van de ontsluiting van het bouwplan.

Op de volgende pagina is het salderen toegelicht aan de hand van een voorbeeld.

Fictief voorbeeld: berekening parkeerbehoefte transformatie kantoorpand naar woningen

Een bestaand kantoorpand in het centraal stedelijk woonmilieu van Oss van 750 m² bvo wordt getransformeerd tot appartementen. In totaal worden 10 koopappartementen van circa 65 m² gbo gerealiseerd. Achter het kantoorpand zijn op eigen terrein 8 parkeerplaatsen beschikbaar. Door de situering van een fietsenstalling komen daarvan 3 parkeerplaatsen te vervallen. Tot slot komen door een kwalitatief hoogwaardige inpassing van het pand, waaronder een reconstructie van de uitrit vanaf het parkeerterrein achter het pand, in de openbare ruimte 5 parkeerplaatsen te vervallen.

De berekening van het aantal te realiseren parkeerplaatsen is dan als volgt:

- Parkeerbehoefte woningen
 - 10 koopappartementen (65 m² gbo) x parkeernorm bewoners (1,0) = 10 parkeerplaatsen bewoners
 - 10 koopappartementen (65 m² gbo) x parkeernorm bezoek (0,1) = 1,0 parkeerplaatsen bezoekers.
- Bestaande situatie
 - Parkeerbehoefte kantoorpand: 750 m² bvo x parkeernorm (1,55/100) = 11,6 parkeerplaatsen.

Hoewel de parkeerbehoefte per saldo met elkaar in balans lijkt te zijn, wordt om te bepalen welke parkeereis aan deze ontwikkeling te koppelen is, allereerst de huidige (oude) situatie in beeld gebracht:

functie	parkeer behoef- te	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	nacht	zaterdag middag	zater- dag avond	zondag middag
kantoorpand	11,6	11,6	11,6	0,6	0,6	-	-	-	-
parkeerplaatsen op eigen terrein		8	8	8	8	8	8	8	8
saldo oude situ- atie		-3,6	-3,6	+7,4	+7,4	+8,0	+8,0	+8,0	+8,0

De parkeerplaatsen op eigen terrein blijken in de huidige situatie niet voldoende te zijn voor de parkeervraag op werkdagen in de ochtend en middag. Een deel van de parkeervraag wordt in de openbare ruimte afgewikkeld.

De situatie na transformatie is als volgt:

6) Bij de aanvraag van de omgevingsvergunning dient de initiatiefnemer aan te tonen dat het pand niet langer dan 2 jaar leeg staat.

functie	parkeer behoef- te	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bewoners	10,0	5,0	5,0	9,0	8,0	10,0	6,0	8,0	7,0
bezoek	1,0	0,1	0,2	0,8	0,7	-	0,6	1,0	0,7
totaal	11,0	5,1	5,2	9,8	8,7	10,0	6,6	9,0	7,7
parkeerplaat- sen op eigen terrein		5	5	5	5	5	5	5	5
saldo nieuwe situatie		-0,1	-0,2	-4,8	-3,7	-5,0	-1,6	-4,0	-2,7

Ook na transformatie is de beschikbare parkeercapaciteit op eigen terrein onvoldoende om de parkeer-
behoefte op te vangen. Om de parkeereis te bepalen, wordt de verandering van de parkeersituatie in
de openbare ruimte inzichtelijk gemaakt:

functie	par- keer- be- hoef- te	werkdag ochtend	werkdag middag	werk- dag avond	koop avond	nacht	zater- dag middag	zater- dag avond	zondag middag
saldo oude situatie		-3,6	-3,6	-	-	-	-	-	-
saldo nieuwe situa- tie		0,1	0,2	4,8	3,7	5,0	1,6	4,0	2,7
compensatie vervallen parkeerplaatsen openbare ruimte		5	5	5	5	5	5	5	5
parkeereis (onafge- rond)		1,5	1,6	9,8	8,7	10,0	6,6	9,0	7,7
parkeereis (afge- rond)		2	2	10	9	10	7	9	8

Uit de tabel blijkt dat de parkeereis voor deze ontwikkeling 10 parkeerplaatsen bedraagt.
Uit de tabel blijkt ook dat het niet op alle momenten van de week nodig is de 5 parkeerplaatsen te
compenseren die in de openbare ruimte komen te vervallen. Dit komt omdat de parkeerbehoefte op
werkdagen in de oude situatie een grotere claim op de openbare ruimte legde dan in de nieuwe situatie.

Vrijstelling bij kleine ontwikkelingen in het voetgangersgebied

Bij ontwikkelingen in het voetgangersgebied (Binnenstad Oss) is een toename van verkeersbewegingen
niet wenselijk. Daarnaast is in de directe omgeving parkeercapaciteit aanwezig. Daarom is het bij ont-
wikkelingen in het voetgangersgebied met een (gesaldeerde) parkeerbehoefte niet groter dan 2 parkeer-
plaatsen niet nodig deze parkeerplaatsen te realiseren. Uitgangspunt hierbij is dat voor dezelfde locatie
in de afgelopen 5 jaar niet eerder van deze mogelijkheid gebruik is gemaakt.

5.2 Vergelijking parkeerbehoefte met parkeeraanbod

Na de berekening van de parkeerbehoefte wordt deze parkeerbehoefte geconfronteerd met het geplande
parkeeraanbod. Wanneer het geplande parkeeraanbod groter dan of gelijk is aan de parkeerbehoefte,
kan de omgevingsvergunning worden verleend (paragraaf 5.4). Wanneer dit niet het geval is, wordt
gekeken of het bouwplan zodanig kan worden aangepast dat het geplande parkeeraanbod voldoende
is. Is dit niet mogelijk of wenselijk, kan worden overwogen om af te wijken van het uitgangspunt dat
er voldoende parkeergelegenheid binnen het plangebied moet worden gerealiseerd. In paragraaf 5.3
wordt ingegaan op de voorwaarden.

Parkeerplaatsen binnen plangebied

In deze Nota is het uitgangspunt dat de parkeerbehoefte voor auto en fiets binnen het plangebied wordt
opgelost. Binnen het plangebied is hierbij gedefinieerd als grond waarover de initiatiefnemer kan be-
schikken ter plaatse van de ruimtelijke activiteit of in de directe nabijheid (binnen de maximaal accep-
tabele loopafstand). Voorbeelden van parkeerplaatsen binnen het plangebied zijn:

- Parkeerplaatsen die in eigendom zijn bij de initiatiefnemer;

- Parkeerplaatsen in erfpacht uitgegeven, verhuurd of in gebruik gegeven aan de initiatiefnemer;
- Parkeerplaatsen waarvan in de omgevingsvergunning, bouwvergunning, de huur- of de koopovereenkomst of in de erfpachtvoorwaarden is vastgelegd dat deze bedoeld zijn voor het adres van de initiatiefnemer.

Acceptabele loopafstanden

Parkeerplaatsen moeten op acceptabele loopafstand liggen van de functie waarvoor deze bedoeld zijn.

De loopafstand is de kortst mogelijke daadwerkelijke⁷ looproute via de openbare ruimte van de parkeerplaats (de ingang van de parkeervoorziening) naar de ingang van de bestemming, gemeten met Google Maps.

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, de prijsstelling en de concurrentiekracht van alternatieven. In tabel 5.1 zijn de acceptabele loopafstanden, waarbinnen de parkeerplaatsen aanwezig moeten zijn, voor verschillende doelgroepen opgenomen.

hoofd functie	binnenstad en centraal stedelijk woonmilieu Oss	rest bebouwde kom Oss en overige kernen
wonen	100 meter*	100 meter
werken	300 meter	300 meter
winkelen / boodschappen	300 meter	100 meter
ontspanning	300 meter	100 meter
gezondheidszorg	100 meter	100 meter
onderwijs	100 meter	100 meter

Tabel 5.1: Maximaal acceptabele loopafstanden per gebied (autoparkeren)

*) De maximale acceptabele loopafstand in binnensteden en stedelijke woonmilieus is aan het veranderen, mensen zijn steeds meer bereid om langere loopafstanden af te leggen. Om aan deze ontwikkeling tegemoet te komen kan de loopafstand tot woningen in de binnenstad en centraal stedelijk woonmilieu opgerekt worden naar 200 meter, mits de (nieuw)bouwontwikkeling is gelegen binnen het gereguleerd parkeren gebied.

Maatvoering parkeerplaatsen op eigen terrein (auto)

Naast een beoordeling van het minimaal aantal te realiseren parkeerplaatsen wordt ook de inrichting van parkeervoorzieningen door de gemeente beoordeeld op bruikbaarheid en veiligheid. Voor de toetsing van de maatvoering van nieuw te realiseren individuele parkeerplaatsen hanteert de gemeente de meest recente versie van de CROW-publicatie 'ASVV: aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom'.⁸ Voor de toetsing op parkeerplaatsen in nieuw te realiseren (gebouwde) parkeervoorzieningen en parkeerterreinen hanteert de gemeente de meeste recente versie van de NEN-normering 2443: 'Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in parkeergarages'.⁹ Uiteraard dienen de parkeerplaatsen ook bereikbaar te zijn. Bij twijfel moet de initiatiefnemer dit met behulp van rijcurves en/of rijcurvesimulaties inzichtelijk (laten) maken. Ook daarbij gelden de richtlijnen uit het ASVV en de NEN2443.

Rekenwaarde parkeerplaatsen op eigen terrein (auto)

Voornamelijk bij grondgebonden woningen blijkt in de praktijk dat bijvoorbeeld een garage(box) niet wordt gebruikt voor het stallen van de auto, maar als bergruimte. Het gevolg hiervan is dat er parkeeroverlast kan ontstaan in de openbare ruimte. Voor het berekenen van parkeerplaatsen op eigen terrein is het van belang dat er wordt getoetst of deze parkeerplaatsen goed toegankelijk en bruikbaar zijn.

In het geval van een garage(box), een extra lange oprit of carport blijkt dat deze niet altijd als een volwaardige parkeerplaats gebruikt worden. In tabel 5.2 is aangegeven in welke mate het parkeren op eigen terrein voor de functie wonen mag worden meegenomen in het berekenen van het parkeeraanbod. Wanneer een oprit meerdere parkeerplaatsen op eigen terrein ontsluit, dan moet kritisch worden gekeken naar de bruikbaarheid en toegankelijkheid van de parkeerplaatsen op eigen terrein. Mogelijk kan de reductiefactor voor inritten dan komen te vervallen. Dit is echter maatwerk.

7) De looproute gaat in principe over verhard terrein, dus niet over een grasveld.

8) ASVV2012 of diens opvolger.

9) NEN2443 – 2013 of diens opvolger.

parkeervoorziening	theoretisch aantal	berekeningsaantal
enkele oprit zonder garage(box)	1	0,8
lange oprit zonder garage(box) of carport	2	1,5
dubbele oprit zonder garage(box)	2	1,7
garage(box) zonder oprit (bij woning)	1	0
garage(box) (niet bij woning)	1	0
garage(box) met enkele oprit	2	0,8
garage(box) met lange oprit	3	1,5
garage(box) met dubbele oprit	3	1,7

Tabel 5.2: Berekeningsaantal parkeervoorzieningen bij woningen

Kwaliteitseisen fietsparkeervoorzieningen

Om goed te kunnen functioneren moeten fiets- en scooterstallingen aan kwaliteitseisen voldoen. Eisen op het gebied van toegankelijkheid, inrichting en bruikbaarheid zijn weergegeven in bijlage D. Deze eisen zijn gebaseerd op basis van het Bouwbesluit 2012 (artikel 4.31), CROW-publicatie 291 (Leidraad fietsparkeren, 2010) en Fietsparkeur¹⁰. Hiermee wordt ook geborgd dat voertuigen met afwijkende maten (bakfietsen, kratjesfietsen, scootmobielen) binnen de parkeervoorziening kunnen worden geparkeerd.

Aanvullend geldt de eis dat fietsparkeerplaatsen voor bewoners inpandig moeten zijn. Fietsparkeerplekken voor werknemers en scholieren moeten bij voorkeur inpandig of overdekt zijn. Plekken voor bezoekers moeten openbaar toegankelijk zijn. Ook mogen geparkeerde fietsen de doorgang voor andere weggebruikers en/of de toegang tot gebouwen niet hinderen, net als dat het manoeuvreren bij in- en uitparkeren van de fiets niet op de rijbaan of het fietspad mag plaatsvinden.

De parkeereis voor fietsen moet binnen het plangebied worden opgelost. Slechts in uitzonderlijke gevallen kan een initiatiefnemer in overleg treden met de gemeente, bijvoorbeeld als een centrale collectieve fietsenstalling buiten het plangebied meerwaarde zou bieden boven een oplossing binnen het plangebied. In alle gevallen dient er een onderbouwing gegeven te worden, zodat dit volwaardig getoetst kan worden door de gemeente.

Duurzaamheid

Bij de vormgeving van de parkeeroplossing dient altijd rekening te worden gehouden met duurzaamheidsaspecten zoals waterdoorlatendheid, hittebestendigheid en groenvoorzieningen. Daarnaast dient de parkeeroplossing passend te zijn bij de doelgroep die van deze parkeerplaatsen gebruik gaat maken. Hoewel de gemeente Oss plannen toetst op voldoende parkeergelegenheid (in aantallen) voor auto's en fietsen en de bruikbaarheid daarvan, zijn ook andere elementen van belang die ervoor zorgen dat sprake is van een duurzame parkeeroplossing. Hierbij kan worden gedacht aan onderstaande onderwerpen.

Gehandicaptenparkeerplaatsen:

- Bij maatschappelijke voorzieningen dient tenminste 5% van de parkeerplaatsen als gehandicaptenparkeerplaats te worden ingericht. De gehandicaptenparkeerplaatsen dienen zo dicht mogelijk bij de (hoofd)ingang van een gebouw te liggen. De maximale loopafstand tot de ingang bedraagt 100 meter.
- Als er sprake is van een groot openbaar parkeerterrein of parkeergarage moet per 50 gewone parkeerplaatsen 1 gehandicaptenparkeerplaats worden gerealiseerd (2% van de parkeercapaciteit).

Bij gehandicaptenparkeerplaatsen geldt des te meer de eis dat deze parkeerplaatsen bruikbaar en bereikbaar moeten zijn (zie kopje maatvoering hiervoor). De parkeerplaatsen liggen dan ook bij voorkeur op maaiveld en zijn anders bereikbaar via een lift.

Elektrische laadpunten:

In artikel 5.14 t/m 5.16 van het Bouwbesluit 2012 zijn de eisen opgenomen ten aanzien van laadinfrastructuur. Het Bouwbesluit vormt landelijk geldende wet- en regelgeving. De twee relevante eisen uit het Bouwbesluit zijn:

- Bij woongebouwen met meer dan 10 parkeervakken op hetzelfde terrein moet voor elk parkeervak leidinginfrastructuur worden aangelegd voor de aanleg van laadpunten.

¹⁰Zie www.fietsparkeur.nl; Fietsparkeur is het keurmerk voor fietsparkeervoorzieningen.

- Bij utiliteitsgebouwen met meer dan 10 parkeervakken op hetzelfde terrein moet minimaal 1 oplaadpunt voor de hele parkeergelegenheid worden aangelegd. Ook moet er leidinginfrastructuur worden aangelegd voor 1 op de 5 parkeervakken (20%).

In het Besluit Bouwwerken Leefomgeving (BBL) zijn, in aanvulling op het Bouwbesluit extra eisen voor nieuwe oplaadpunten in parkeergarages opgenomen. Deze eisen gelden vanaf 1 juli 2023. De belangrijkste eisen zijn:

- Alle oplaadpunten in een parkeergarage moeten tegelijkertijd centraal kunnen worden afgeschakeld.
- Bij de ingang van de garage staat duidelijk aangegeven waar de oplaadpunten zich bevinden en hoe deze centraal kunnen worden afgeschakeld.

Oplaadpunten maken gebruik van de laadtechnieken 'mode 3' of 'mode 4'. Dit betekent dat het gaat om een laadstation.

Laden en lossen:

- Bij een functie waar laden en lossen noodzakelijk is (bijvoorbeeld bij een appartementencomplex of bedrijfsgebouw), moet rekening worden gehouden met een geschikte laad- en losvoorziening voor het maatgevende (vracht)voertuig waarmee geladen en gelost gaat worden.
- Bij nieuwbouw vindt laden en lossen volledig op eigen terrein plaats. Ook het manoeuvreren moet bij voorkeur binnen het plangebied plaatsvinden, om zo de verkeersveiligheid op de openbare weg te waarborgen. Bij uitbreiding en verbouw vindt laden en lossen zoveel mogelijk binnen het plangebied plaats. Wanneer het manoeuvreren buiten het plangebied plaatsvindt, moet worden aangetoond dat een veilige manoeuvre kan worden gemaakt

5.3 Afwijkingsmogelijkheden

Het parkeernormenbeleid van de gemeente is erop gericht dat bij (nieuw)bouwontwikkelingen voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd voor auto's en fietsen, zodat een goede parkeersituatie is geborgd. Hiervoor gelden een paar uitzonderingen. In deze paragraaf worden deze uitzonderingen behandeld.

De nabijheid van een HOV-halte of treinstation kan invloed hebben op het gemiddelde autobezit. Aangezien het effect hiervan is verwerkt in de gebiedsindeling, en daarmee in de parkeernormen, is de nabijheid van een HOV-halte of treinstation geen reden voor een verdere verlaging van de parkeernorm.

Benutten bestaand parkeeraanbod elders

Vanuit het principe 'eerst benutten dan bouwen' kan worden afgeweken van het realiseren van het benodigde parkeeraanbod op eigen terrein als in de omgeving op acceptabele loopafstand in de nodige parkeerruimte wordt voorzien. Daarbij gelden de volgende voorwaarden:

- 1) Onderbouwd moet worden waarom het volledige parkeeraanbod niet op eigen terrein gerealiseerd kan worden en
- 2) De parkeervraag kan elders in de omgeving op acceptabele loopafstand¹¹ van de ontwikkeling worden opgelost in de vorm van:
 - a) Een alternatieve parkeerruimte die duurzaam beschikbaar is op tijden die nodig zijn voor de parkeerbehoefte van de ontwikkeling, en/of
 - b) Voldoende vervangende parkeerruimte die beschikbaar is in het openbaar gebied, mits uit een onafhankelijk parkeeronderzoek blijkt dat de parkeerdruk in dat openbaar gebied na realisatie van de ontwikkeling op alle momenten onder de 85% blijft. De kosten van het onderzoek komen voor rekening van de initiatiefnemer. Voorafgaand aan het onderzoek dient de initiatiefnemer de uitgangspunten van het onderzoek (onderzoeksgebied en onderzoeksdagen en -tijden) met de gemeente af te stemmen.
- 3) de kwalitatieve impact van het gebruik van de restcapaciteit in het openbaar gebied is naar het oordeel van de gemeente acceptabel.

Of van deze afwijkingsmogelijkheid gebruik kan worden gemaakt is dus afhankelijk van de impact die de ontwikkeling heeft op de openbare ruimte en de omgeving. Zo heeft gebruik maken van de restcapaciteit op een parkeerterrein veel minder impact dan gebruik maken van restcapaciteit in bestaande woonstraten. En in bestaande woonstraten 10 extra auto's opvangen heeft minder impact dan 40 extra auto's opvangen.

Parkeerplaatsen buiten plangebied realiseren

11) 'Acceptabele loopafstand' wordt nader toegelicht in paragraaf 5.2

Het uitgangspunt is dat het parkeren binnen het plangebied moet worden opgelost. Er zijn redenen denkbaar wanneer het onmogelijk of onwenselijk is om parkeerplaatsen binnen het plangebied te realiseren. Dit is bijvoorbeeld het geval als:

- het fysiek onmogelijk is om parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren, bijvoorbeeld bij bestaande panden, zoals rijwoningen;
- de ontwikkeling is gelegen in een voetgangersgebied waarbij het pand buiten venstertijden niet voor gemotoriseerd verkeer bereikbaar is;
- het ruimtelijk gezien niet wenselijk is om parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren (bijvoorbeeld als dit het monumentale karakter van de omgeving aantast)
- het financieel niet haalbaar is om een parkeervoorziening op eigen terrein te realiseren.

Indien het onmogelijk of onwenselijk is om parkeerplaatsen binnen het plangebied te realiseren, kan de initiatiefnemer onderzoeken of er mogelijkheden zijn om de parkeerplaatsen op acceptabele loopafstand in de openbare ruimte te realiseren. Op die manier kan toch aan de parkeereis worden voldaan waarbij wordt afgeweken van de eis dat het parkeren binnen het plangebied moet worden opgelost. De gemeente toetst of het plan van de initiatiefnemer om de parkeerplaatsen in de openbare ruimte te realiseren op een kwalitatief goede manier haalbaar is. Indien dit mogelijk is, realiseert de initiatiefnemer deze parkeerplaatsen op basis van de eisen zoals zijn opgenomen in het Handboek Inrichting Openbare Ruimte.

Wanneer het niet mogelijk is de parkeerplaatsen op een kwalitatief goede manier in de openbare ruimte te realiseren, is op dit punt geen afwijking mogelijk.

Mobiliteitsplan (binnenstad en centraal stedelijk woonmilieu)

Wanneer de parkeerbehoefte van een specifieke ontwikkeling lager ligt dan de parkeerbehoefte die op basis van de parkeernorm wordt berekend, is het mogelijk om op basis van een Mobiliteitsplan af te wijken van de parkeernorm. Deze afwijkmogelijkheid geldt alleen voor ontwikkelingen in de binnenstad en in het centraal stedelijk woonmilieu.

In het Mobiliteitsplan wordt in ieder geval ingegaan op:

- **Mobiliteitsconcept:** op welke wijze voorziet de doelgroep in haar mobiliteit.
- **Doelgroepenanalyse:** welk wezenlijk ander gedrag vertoont de doelgroep, waardoor een lagere parkeerbehoefte wordt verwacht;

Mobiliteitsconcept

Binnen het onderdeel mobiliteitsconcept wordt beschreven hoe voor de doelgroep(en) in de mobiliteitsoplossing wordt voorzien. Dit kan, naast de traditionele oplossing met het realiseren van auto- en fietsparkeerplaatsen ook met nieuwe mobiliteitsconcepten. Nieuwe mobiliteitsconcepten die aansluiten bij de mobiliteitsbehoefte van de doelgroep, kunnen resulteren in een lager dan gemiddelde parkeerbehoefte. Denk daarbij bijvoorbeeld aan de inzet van deelauto's. Bij de inzet van mobiliteitsconcepten moet aan de volgende voorwaarden worden voldaan:

- maximaal 20% van de parkeerbehoefte van bewoners kan worden opgelost met deelauto's. Hierbij vervangt 1 deelauto 4 reguliere parkeerplaatsen.
- deelauto's krijgen een eigen parkeerplaats en doen niet mee in het dubbelgebruik;
- er zijn (ruim) voldoende fietsparkeerplaatsen opgenomen in het plan;
- het plan heeft een initiële parkeereis voor bewoners van minimaal 40 parkeerplaatsen, oftewel er worden minimaal 2 deelauto's ingezet;
- de aanwezigheid van deelmobiliteit moet langdurig (minimaal 10 jaar) worden gegarandeerd, waarbij moet worden aangetoond dat er sprake is van een gezonde businesscase inzake het aanbieden van deelmobiliteit;
- er moet een plan B worden geschetst: wat gebeurt er als de deelmobiliteit niet wordt gebruikt en wie heeft welke verantwoordelijkheid in dit plan B?

De deelauto(s) dienen bij voorkeur openbaar toegankelijk te worden geplaatst, zodat ook de omgeving er gebruik van kan maken.

Bewoners van het plan waar deelmobiliteit is toegepast, worden uitgesloten van de aanvraag van een parkeervergunning. Dit geldt ook als in de toekomst parkeerregulering wordt ingesteld.

Doelgroepenanalyse

Wanneer door de initiatiefnemer afdoende kan worden onderbouwd dat de parkeerbehoefte van de ontwikkeling voor een langere periode (de komende 10 jaar) lager ligt dan berekend met de parkeernorm, kan hiervan worden afgeweken. Hierbij dient de initiatiefnemer te onderbouwen dat:

- de doelgroep wezenlijk anders is dan het gemiddelde gedrag;
- een lagere parkeerbehoefte wordt verwacht.

Bij het opstellen van de doelgroepenanalyse kan de initiatiefnemer bijvoorbeeld gebruik maken van zijn reeds eerder opgestelde business- of ondernemingsplan. Bij het opstellen van deze plannen is

reeds aandacht besteed aan de specifieke bezoekersdoelgroep, de formule, verwachte bezoekersaantallen en verzorgingsgebied. Deze gegevens worden gebruikt ter aanvulling bij de onderbouwing van de parkeerbehoefte.

Wanneer op basis van de doelgroepenanalyse minder parkeerplaatsen gerealiseerd hoeven worden, worden de toekomstige gebruikers uitgesloten van de aanvraag van een parkeervergunning (alle typen). Dit geldt ook als in de toekomst parkeerregulering wordt ingesteld.

Zwaarwegend belang

In uitzonderlijke gevallen, wanneer andere belangen zwaarder wegen dan het verkeerskundig/parkeerkundig belang, bijvoorbeeld wanneer grote economische of volkshuisvestelijke voordelen verwacht worden van het realiseren van de ontwikkeling, kan worden afgewogen of het wenselijk en mogelijk is om ondanks het negatieve parkeeradvies toch medewerking te verlenen aan de ontwikkeling.

De initiatiefnemer moet zijn aanvraag voor een omgevingsvergunning in dat geval voorzien van een onderbouwing van de noodzaak om af te wijken. Dit betekent dat ten minste afdoende moet zijn onderbouwd dat niet aan de voorwaarden en overige afwijkmogelijkheden uit deze nota kan worden voldaan. Daarnaast moeten de (verkeerskundige en parkeerkundige) effecten die de ontwikkeling (eventueel) heeft op de omgeving, onderbouwd worden, met daarbij de maatregelen die worden genomen om deze effecten zoveel mogelijk te beperken.

Omdat het van belang is dat bij afwijkingen de noodzaak en de effecten zorgvuldig worden afgewogen, worden alle afwijkingen op basis van zwaarwegend belang voldoende gemotiveerd ter besluitvorming voorgelegd aan het college.

5.4 Overgangsregeling voor lopende ruimtelijke plannen

Voor lopende ruimtelijke plannen is een overgangsregeling van toepassing. Deze overgangsregeling houdt in dat de nieuwe parkeernormen niet van toepassing zijn op ruimtelijke plannen en daaruit voortvloeiende aanvragen omgevingsvergunning waarvoor:

- Een ontwerpbestemmingsplan ter inzage is gelegd voordat de Nota Parkeernormen Oss 2023 in werking treedt
- Een ontwerpwijzigingsplan ter inzage is gelegd voordat de Nota Parkeernormen Oss 2023 in werking treedt
- Een ontwerp-projectafwijkingbesluit ter inzage is gelegd voordat de Nota Parkeernormen Oss 2023 in werking treedt
- Een positief principebesluit is genomen en de geldigheid van dat besluit nog niet is verstrekt voordat de Nota Parkeernormen Oss 2023 in werking treedt
- Een getekende overeenkomst is gesloten

Het staat initiatiefnemer(s) vrij om in deze gevallen te kiezen voor toepassing van de nieuwe parkeernormen indien de toepassing van de nieuwe parkeernormen gunstiger is.

5.5 Indien vergunningaanvraag

Bij de aanvraag voor een omgevingsvergunning bouwen en gebruik (Wabo) overlegt de initiatiefnemer ten minste:

- de ontwikkeling/het bouwplan;
- een berekening van de parkeerbehoefte voor auto's en fietsen, inclusief een bijbehorende onderbouwing die ingaat op de gehanteerde uitgangspunten in de berekeningen;
- het ontwerp van de parkeeroplossing voor auto's en fietsen, inclusief maatvoering en toegankelijkheid;
- de wijze waarop in de benodigde parkeerplaatsen zal worden voldaan door de bouwende partij (zoals het toepassen van dubbelgebruik, de toegankelijkheid van parkeervoorzieningen op eigen terrein voor bezoekers en de locatie waar eventuele deelauto's een eigen parkeerplaats krijgen);
- bij het toepassen van afwijkmogelijkheden: een onderbouwing aan de hand van uitgevoerde onderzoeken, overeenkomsten/contracten en dergelijke (zie ook paragraaf 5.3);
- de wijze waarop invulling wordt gegeven aan duurzaamheid (zie ook paragraaf 5.2).

5.6 Toetsing aanvraag en vastleggen afspraken

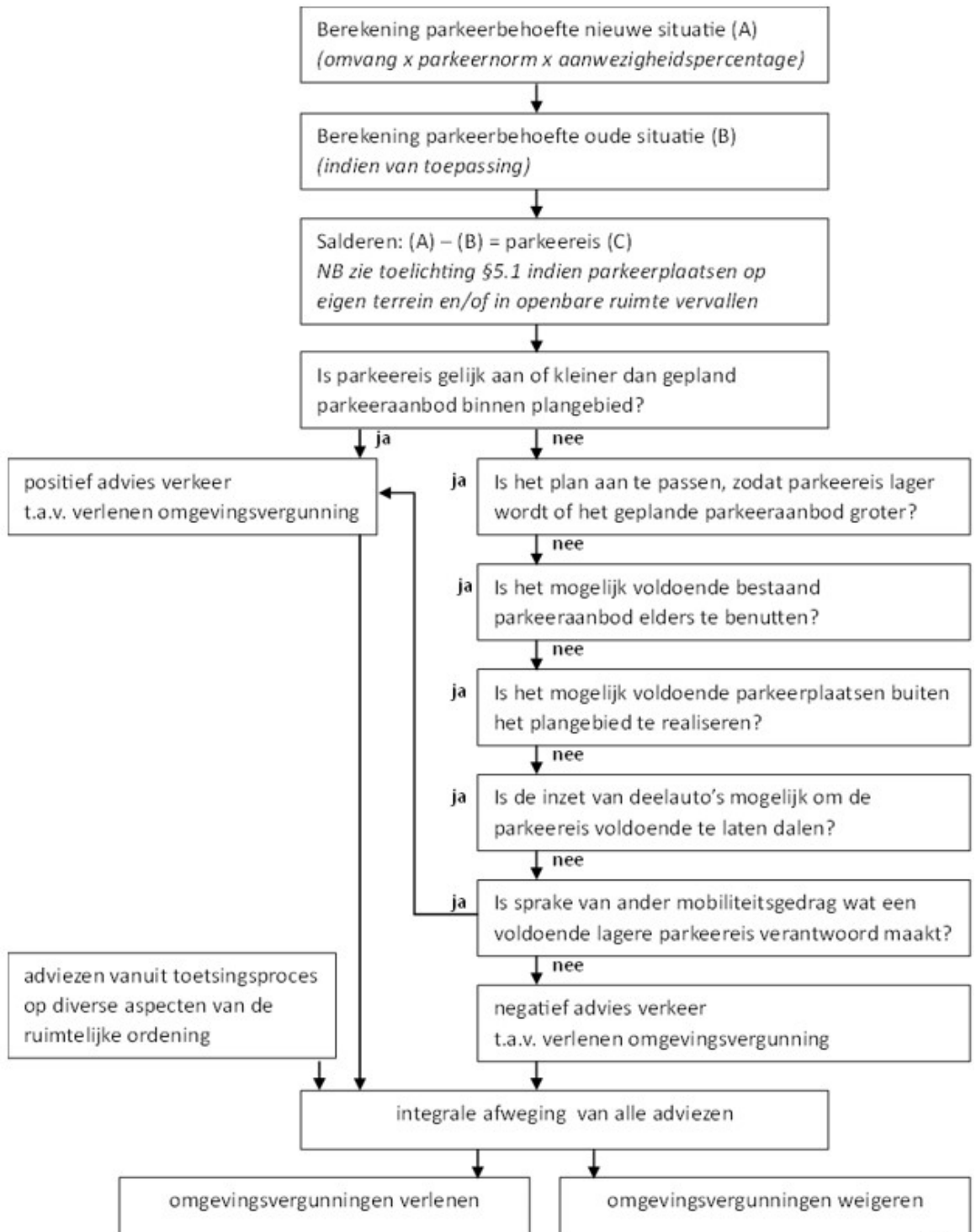
Het college zal de onderbouwing van de initiatiefnemer en diens aangedragen parkeeroplossing toetsen. Het is aan de initiatiefnemer om een geschikte onderbouwing aan te leveren en de benodigde onderzoeken uit te laten voeren. Uiteindelijk is het aan het college om te beoordelen of het parkeren goed en duurzaam wordt opgelost. Wanneer wordt afgeweken van de parkeereis op basis van zwaarwegend belang, zal het college beoordelen of het verantwoord is om de omgevingsvergunning te verlenen.

Het vastleggen van parkeerafspraken voor ontwikkelingen in de omgevingsvergunning geeft het college de mogelijkheid om nadien te kunnen controleren of de parkeeroplossingen worden gebruikt zoals ze zijn afgesproken. Dit betekent dat er handhavend kan worden opgetreden. Het vastleggen van de afspraken gebeurt ook om geen onduidelijkheid te laten bestaan over situaties die zich in de toekomst kunnen voordoen.

Bij afspraken kan worden gedacht aan:

- Het vastleggen dat, indien bij de berekening van het aantal te realiseren parkeerplaatsen is uitgegaan van dubbelgebruik, de parkeerplaatsen door alle gebruikers van het pand te gebruiken zijn.
- Het vastleggen dat parkeergelegenheid bij woningen op eigen terrein niet mag worden opgeheven. Op deze manier wordt voorkomen dat door het toevoegen van bebouwing op eigen terrein de parkeerplaatsen op eigen terrein verdwijnen.
- Het vastleggen dat eventueel elders gehuurde of gekochte parkeercapaciteit voor de gebruikers van het pand beschikbaar moeten blijven en dat als deze beschikbaarheid wordt beëindigd voor vervangende parkeerruimte binnen acceptabele loopafstand moet worden gezorgd.
- Het vastleggen van mogelijke consequenties voor de gebruikers van het pand. Een van de consequenties is dat bij een bouwontwikkeling de gebruikers nu en in de toekomst niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning. Dit geldt ook voor locaties waar (nog) geen parkeerregulering geldt.
- Stellen van nadere eisen. De bevoegdheid tot het stellen van nadere eisen is beperkt tot eisen die aansluiten bij in het bestemmingsplan zelf reeds gestelde regels aangaande het betreffende onderwerp of onderdeel. Er kan bijvoorbeeld worden bepaald dat niet alle parkeerplaatsen direct worden gerealiseerd, maar dat binnen de planontwikkeling ruimte wordt gereserveerd die –indien nodig– alsnog als parkeerruimte kan worden ingericht. Deze ruimte kan in eerste instantie bijvoorbeeld als groenvoorziening worden ingericht.

ter illustratie: stroomschema met te doorlopen stappen



Bijlage A. Analyse autobezit

Goudappel heeft een landelijk databestand gecreëerd met op buurtniveau het autobezit per type woning. Dit is gedaan door het combineren van gegevens uit eigen analysebestanden/bronnen met output van onderzoek op niet-openbare microdata van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) over autobezit, woningvoorraad, type woningen, eigendomssituatie en inkomen. In het databestand van 2022 wordt autobezit per bewoonde woning inzichtelijk gemaakt naar eigendomssituatie (koop, particuliere huur en sociale huur) en woningtype (vrijstaand, twee-onder-een-kap, rijwoning en appartement). Ook kan naar wens aanvullend onderscheid gemaakt worden naar oppervlakte van de woningen (tevens een goede indicator van de prijsklasse) en leeftijdsklassen van de bewoners.

Van dit databestand is in oktober 2022 een nieuwe versie samengesteld met de meest recente gegevens. Dit recente databestand is als vertrekpunt gehanteerd voor het bepalen van de parkeernormen voor wonen.

Uit analyses met dit databestand blijken met name de woninggrootte, de eigendomssituatie en de woningsoort (appartement of grondgebonden woning) bepalend te zijn voor het autobezit per woning. Het type grondgebonden woning (vrijstaand, 2-onder-1-kap, rijwoning) en de woningwaarde blijken minder bepalend te zijn. Deze factoren zijn daarom ook niet meegenomen bij het bepalen van de parkeernormen voor wonen.

Het databestand bevat het autobezit inclusief leaseauto's. Auto's die niet staan geregistreerd bij het CBS, de zogenaamde grijze kentekens, ontbreken echter in het bestand. Dit zijn voornamelijk auto's met een buitenlands kenteken, private leaseauto's en bedrijfswagens. Voor laatstgenoemde geldt dat deze kentekens meestal beginnen met een B of V. Op basis van grootschalig kentekenonderzoek door Goudappel in woonbuurten in Nederland blijkt dat het aandeel grijze kentekens gemiddeld circa 8% bedraagt. Om de vertaling van de data naar parkeernormen te maken, is daarom het gemiddelde autobezit opgehoogd met 0,1 en naar boven afgerond op één decimaal. Op deze manier wordt ook recht gedaan aan de aanname dat het aandeel grijze kentekens over het algemeen hoger is wanneer het autobezit van een woning lager is.

Het databestand bevat tot slot geen uitsplitsing naar bijzondere woonfuncties, zoals een aanleunwoning of kamerverhuur. Voor de overige woontypen zijn daarom de CROW-parkeerkcijfers als basis gehanteerd. Wanneer CROW haar parkeerkcijfers actualiseert, zullen de parkeernormen voor niet-woonfuncties dus mee wijzigen.

Bijlage B. Lijst met parkeernormen (auto)

Woonfuncties

Onderstaande lijst bevat de parkeernormen voor woonfuncties die binnen de gemeente Oss worden ontwikkeld. De parkeernorm geeft aan hoeveel parkeerplaatsen per eenheid minimaal moeten worden gerealiseerd. De parkeernormen zijn gerelateerd aan het gebruiksoppervlak (gbo)*. De parkeernormen voor sociale en middenhuur woningen kunnen alleen worden toegepast als het huurwoningen betreft zoals bedoeld in woningwaarderingstelsel van de Rijksoverheid.

De parkeernormen zijn gebaseerd op actuele cijfers over daadwerkelijk autobezit. Dit autobezit is niet in alle gebieden hetzelfde. Daarom wordt onderscheid gemaakt naar parkeernormen voor de kern Oss (met een verdere opsplitsing naar binnenstad, centraal stedelijk woonmilieu en rest bebouwde kom), de kernen Berghem en Ravenstein en de overige kernen inclusief het buitengebied. In paragraaf 2.4 en bijlage C. zijn de kaarten met de gebiedsindeling opgenomen.

*) Vormfactor gbo-bvo is 0,8. (100 m² gbo = 125 m² bvo)

wonen	Binnenstad		Centraal stedelijk woonmilieu		Rest bebouwde kom		Berghem en Ravenstein			Overige kernen en buitengebied		eenheid
	bewoners	bezoekers	bewoners	bezoekers	bewoners	bezoekers	bewoners	bezoekers	bewoners	bezoekers		
Grondgebonden woningen												
Sociale en middenhuur												
kleiner dan 100 m ² gbo	0,9	-	1,0	0,1	1,1	0,15	1,1	0,3	1,2	0,3	per woning	
groter dan 100 m ² gbo	1,1	-	1,2	0,1	1,3	0,15	1,3	0,3	1,4	0,3	per woning	
Overige grondgebonden woningen												
kleiner dan 100 m ² gbo	1,3	-	1,4	0,1	1,5	0,15	1,5	0,3	1,6	0,3	per woning	
100 - 125 m ² gbo	1,4	-	1,5	0,1	1,6	0,15	1,7	0,3	1,8	0,3	per woning	
125 - 150 m ² gbo	1,6	-	1,7	0,1	1,8	0,15	1,9	0,3	2,0	0,3	per woning	
groter dan 150 m ² gbo	1,7	-	1,8	0,1	1,9	0,15	2,1	0,3	2,2	0,3	per woning	
Appartementen												
Sociale en middenhuur												
kleiner dan 50 m ² gbo	0,5	-	0,6	0,1	0,7	0,15	0,7	0,2	0,9	0,2	per woning	
50 - 75 m ² gbo	0,6	-	0,7	0,1	0,8	0,15	0,8	0,2	0,9	0,2	per woning	
groter dan 75 m ² gbo	0,7	-	0,9	0,1	1,0	0,15	1,0	0,2	1,1	0,2	per woning	
Overige appartementen												
kleiner dan 50 m ² gbo	0,8	-	0,9	0,1	1,0	0,15	1,1	0,2	1,2	0,2	per woning	
50 - 75 m ² gbo	0,9	-	1,0	0,1	1,1	0,15	1,2	0,2	1,3	0,2	per woning	
75 - 100 m ² gbo	1,1	-	1,2	0,1	1,3	0,15	1,4	0,2	1,5	0,2	per woning	
100 - 125 m ² gbo	1,2	-	1,3	0,1	1,4	0,15	1,5	0,2	1,6	0,2	per woning	

groter dan 125 m ² gbo	1,4	-	1,5	0,1	1,6	0,15	1,7	0,2	1,8	0,2	per woning
--------------------------------------	-----	---	-----	-----	-----	------	-----	-----	-----	-----	------------

	Binnenstad		Centraal stedelijk woonmilieu		Rest bebouwde kom		Berghem en Ravenstein			Overige kernen en buitengebied		eenheid
	bewoners	bezoekers	bewoners	bezoekers	bewoners	bezoekers	bewoners	bezoekers	bewoners	bezoekers		
Overige woningtypen												
Aanleunwoning/serviceflat ¹²	0,1	-	0,95	0,1	0,80	0,15	0,9	0,2	0,9	0,2	per woning	
Tiny house	0,3	-	0,35	0,1	0,4	0,15	0,4	0,2	0,9	0,2	per woning	
Kamerverhuur studenten (met campuscontract)	0,05	-	0,15	0,1	0,15	0,1	0,15	0,1	0,15	0,1	per kamer	
Logies/huisvesting arbeidsmigranten	0,2	-	0,2	-	0,2	-	0,2	-	0,3	-	per bed	

Niet-woonfuncties

Onderstaande lijst bevat de parkeernormen voor niet-woonfuncties, gebaseerd op de parkeerkcijfers van CROW. De parkeernorm geeft aan hoeveel parkeerplaatsen per eenheid nodig zijn.

Zoals in paragraaf 2.1 is toegelicht, worden om recht te doen aan de mate van stedelijkheid binnen de gemeente Oss, verschillende parkeernormen gehanteerd. Daarbij wordt onderscheid gemaakt naar de kern Oss (met een verdere opsplitsing naar binnenstad, centraal stedelijk woonmilieu en rest bebouwde kom), de kern Berghem en de overige kernen. In afwijking op de parkeernormen voor woonfuncties gelden voor de kern Ravenstein de parkeernormen voor overige kernen. Waar het daadwerkelijke *auto-bezit* in Ravenstein lager blijkt te zijn dan in de andere kernen met vergelijkbare stedelijkheidsgraad, zijn de cijfers over autogebruik hier niet gedetailleerd genoeg voor. Voor niet-woonfuncties wordt daarom voor alle kernen met dezelfde stedelijkheidsgraad dezelfde parkeernorm gehanteerd. In paragraaf 2.4 zijn de kaarten met de gebiedsindeling opgenomen.

De afkorting 'bvo' bij eenheid staat voor het bruto-vloeroppervlak. Het bruto-vloeroppervlak is het vloeroppervlak van de buitenomtrek van een ruimte of gebouw inclusief gevels, bouwmuren, ramen etc. Inpandig gebouwde parkeervoorzieningen maken geen deel uit van het bvo. Voor winkels is het bruto-vloeroppervlak gemiddeld 1,25 maal het winkelvloeroppervlak (zie NEN 2580 voor verdere informatie).

Wanneer een functie in onderstaande lijst ontbreekt, verwijzen wij naar de meest recente CROW-publicatie (momenteel publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren', december 2018).

Functie	Binnenstad	Centraal stedelijk woonmilieu	rest bebouwde kom	Berghem	Overige kernen en buitengebied	aandeel bezoekers (parke- ren)	eenheid
Bouwmarkt	n.v.t.	1,75	2,25	2,45	2,45	87%	per 100 m ² bvo
Tuincentrum	n.v.t.	2,25	2,55	2,65	2,85	89%	per 100 m ² bvo
Groencentrum	n.v.t.	2,25	2,55	2,65	2,85	89%	per 100 m ² bvo

¹² Dit is een gelijkvloerse woning die vooral geschikt is voor bewoners die zorg nodig hebben maar toch zelfstandig willen wonen.

De woningen zijn ruim en goed toegankelijk en geschikt voor bewoners die afhankelijk zijn van een rollator of rolstoel. De badkamer in deze woningen is ruim en passend ingericht voor minder mobiele bewoners. Deze woningen grenzen aan een (wijk)zorgcentrum, waardoor de bewoners gemakkelijk gebruik kunnen maken van de voorzieningen daar, zoals een restaurant, het activiteitenaanbod, ruimtehuur e.d.

bruin- en witgoedzaken	3,65	5,55	7,35	8,05	9,25	92%	per 100 m ² bvo
woonwarenhuis (zeer groot)	n.v.t.	n.v.t.	4,75	5,15	5,15	95%	per 100 m ² bvo
Kringloopwinkel	n.v.t.	1,15	1,65	1,95	2,25	89%	per 100 m ² bvo
woonwarenhuis/woonwinkel	1,15	1,55	1,65	1,95	1,95	91%	per 100 m ² bvo
meubelboulevard/woonboulevard	n.v.t.	1,85	2,25	2,55	n.v.t.	93%	per 100 m ² bvo
Winkelboulevard	n.v.t.	3,45	3,95	4,45	n.v.t.	94%	per 100 m ² bvo
Outletcentrum	n.v.t.	8,8	9,6	10,4	10,4	94%	per 100 m ² bvo
binnenstad, wijk- en dorpscentrum	3,8	4,3	5,1	5,5	5,5	72%	per 100 m ² bvo
buurtsupermarkt	n.v.t.	2,7	3,4	4,1	n.v.t.	89%	per 100 m ² bvo
fullservice supermarkt	n.v.t.	4,3	5,15	5,9	n.v.t.	93%	per 100 m ² bvo
groothandel specialist (bijvoorbeeld levensmiddelen, kantoorartikelen)	n.v.t.	5,65	5,9	6,75	n.v.t.	80%	per 100 m ² bvo
grote supermarkt (XL)	5,9	6,8	7,7	8,6	n.v.t.	84%	per 100 m ² bvo
groothandel algemeen	n.v.t.	6,4	6,4	7,1	n.v.t.	80%	per 100 m ² bvo
Weekmarkt	0,195	0,195	0,195	0,195	0,195	85%	per 100 m ² bvo
kantoren (zonder baliefunctie)	1,15	1,55	1,65	2,55	2,55	5%	per 100 m ² bvo
commerciële dienstverlening (kantoren met baliefunctie)	1,55	1,85	2,25	3,55	3,55	20%	per 100 m ² bvo
bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	1,35	1,75	2,15	2,35	2,35	5%	per 100 m ² bvo
bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)	0,65	0,75	0,95	1,05	1,05	5%	per 100 m ² bvo
bedrijfsverzamelgebouw	1,05	1,35	1,55	1,95	1,95	5%	per 100 m ² bvo
Bowlingcentrum	1,6	2,2	2,8	2,8	2,8	89%	per baan
biljart-/snookercentrum	0,85	1,05	1,35	1,35	1,75	87%	per tafel
fitnessstudio/sportschool	1,4	3,4	4,75	4,8	6,5	87%	per 100 m ² bvo
Fitnesscentrum	1,7	4,4	6,2	6,3	7,4	90%	per 100 m ² bvo
Dansstudio	1,5	3,8	5,4	5,5	7,4	93%	per 100 m ² bvo
golfbaan (18 holes)	n.v.t.	n.v.t.	95,6	95,6	118,3	98%	per 18 holes
golfoefencentrum (pitch and putt)	n.v.t.	n.v.t.	50,7	50,7	56,2	93%	per centrum
Sporthal	1,45	2,05	2,65	2,85	3,45	96%	per 100 m ² bvo
Sportzaal	1,05	1,85	2,65	2,85	3,55	94%	per 100 m ² bvo
Sportveld	20,0	20,0	20,0	20,0	n.v.t.	95%	per ha netto terrein
Stadion	0,12	0,12	0,12	0,12	n.v.t.	99%	per zitplaats
kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)	1,15	1,35	1,65	1,85	2,05	98%	per 100 m ² bvo
kunstijsbaan (400 meter)	n.v.t.	2,05	2,35	2,55	2,75	98%	per 100 m ² bvo

ski- en snowboardhal	n.v.t.	n.v.t.	2,35	2,35	n.v.t.	98%	per 100 m ² bvo
indoorspeeltuin (kinder- speelhal), gemiddeld en kleiner	2,9	3,7	4,4	4,7	5,1	97%	per 100 m ² bvo
indoorspeeltuin (kinder- speelhal), groot	3,5	4,3	5,3	5,6	6,1	98%	per 100 m ² bvo
indoorspeeltuin (kinder- speelhal), zeer groot	3,7	4,6	5,5	5,9	6,4	98%	per 100 m ² bvo
Tennishal	0,3	0,4	0,4	0,4	0,5	87%	per 100 m ² bvo
Squashhal	1,6	2,4	2,7	2,7	3,2	84%	per 100 m ² bvo
zwembad overdekt	n.v.t.	10,7	11,5	11,5	13,3	97%	per 100 m ² bassin
zwembad openlucht	n.v.t.	10,1	12,9	12,9	15,8	99%	per 100 m ² bassin
Zwemparadijs	n.v.t.	n.v.t.	4,0	4,0	4,0	99%	per 100 m ² bvo
wellnesscentrum (ther- men, kuurcentrum, beautycentrum)	n.v.t.	n.v.t.	9,3	9,3	10,3	99%	per 100 m ² bvo
sauna, hammam	2,5	4,6	6,6	6,7	7,3	99%	per 100 m ² bvo
Bibliotheek	0,45	0,75	1,05	1,15	1,35	97%	per 100 m ² bvo
Museum	0,4	0,6	0,95	1,1	n.v.t.	95%	per 100 m ² bvo
Bioscoop	3,2	7,9	11,0	11,2	13,7	94%	per 100 m ² bvo
filmtheater/filmhuis	2,6	5,2	7,7	7,9	9,9	97%	per 100 m ² bvo
theater/schouwburg	7,3	7,9	9,8	9,8	12,0	87%	per 100 m ² bvo
Musicaltheater	2,9	3,4	3,9	4,0	5,1	86%	per 100 m ² bvo
Casino	5,7	6,1	6,5	6,5	7,0	86%	per 100 m ² bvo
Volkstuin	n.v.t.	1,25	1,35	1,35	1,45	100%	per 10 tuinen
attractie- en pretpark	n.v.t.	n.v.t.	8,0	8,0	8,0	99%	per ha netto ter- rein
Dierenpark	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0	99%	per ha netto ter- rein
Jachthaven	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	nb	per ligplaats
manege (paardenhou- derij)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.		0,4	90%	per box
kinderboerderij (stads- boerderij)	2,9	3,7	4,4	4,7	5,1	97%	per boerderij
plantentuin (botani- sche tuin)	n.v.t.	7,5	10,5	10,5	13,5	99%	per tuin
bungalowpark (huisjes- complex)	n.v.t.	n.v.t.	1,6	1,7	2,1	91%	per bungalow
camping (kampeerter- rein)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1,2	90%	per standplaats
1* hotel	0,4	0,8	2,3	2,5	4,5	77%	per 10 kamers
2* hotel	1,35	2,15	3,95	4,25	6,25	80%	per 10 kamers
3* hotel	2,0	3,1	4,7	5,2	6,8	77%	per 10 kamers
4* hotel	3,2	4,9	6,8	7,5	9	73%	per 10 kamers
5* hotel	5,0	7,75	10,1	11,0	12,6	65%	per 10 kamers
Bed and breakfast/pen- sion	0,6	0,65	0,9	1,0	1,2	100%	per kamer
Discotheek	6,1	12,3	18,4	20,9	20,8	99%	per 100 m ² bvo
café/bar/cafetaria	5,0	5,0	6,0	7,0	n.v.t.	90%	per 100 m ² bvo
restaurant (inclusief fastfoodrestaurant)	9,0	9,0	13,0	15,0	n.v.t.	80%	per 100 m ² bvo

evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw	4,0	5,5	7,5	8,5	n.v.t.	99%	per 100 m ² bvo
huisartsenpraktijk (-centrum)	2,05	2,45	2,95	3,25	3,25	57%	per behandelkamer
fysiotherapiepraktijk (-centrum)	1,25	1,45	1,75	1,95	1,95	57%	per behandelkamer
consultatiebureau	1,25	1,55	1,85	2,05	2,15	50%	per behandelkamer
gezondheidscentrum	1,55	1,85	2,15	2,45	2,45	55	per behandelkamer
consultatiebureau voor ouderen	1,3	1,6	1,9	2,0	2,2	38%	per behandelkamer
tandartsenpraktijk (-centrum)	1,55	1,95	2,35	2,55	2,65	47%	per behandelkamer
Apotheek	2,25	2,75	3,15	3,35	n.v.t.	45%	per apotheek
Ziekenhuis	1,4	1,6	1,7	1,9	2,0	29%	per 100 m ² bvo
Crematorium	n.v.t.	n.v.t.	30,1	30,1	30,1	99%	per gelijktijdige plechtigheid
Begraafplaats	n.v.t.	n.v.t.	31,6	31,6	31,6	97%	per gelijktijdige plechtigheid
penitentiaire inrichting	1,65	2,15	3,25	3,25	3,65	37%	per 10 cellen
Religiegebouw	0,15	0,15	0,15	0,15	n.v.t.	-	per zitplaats
verpleeg/verzorgingstehuis	0,6	0,6	0,6	0,6	n.v.t.	60%	per wooneenheid
Kinderdagverblijf/crèche (excl. K+R ¹³)	0,9	1,1	1,2	1,4	1,5	0%	per 100 m ² bvo
Basisonderwijs (excl. K+R ¹³)	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	-	per lokaal
middelbare school	3,3	4,0	4,3	4,9	4,9	11%	per 100 leerlingen
ROC	4,2	4,8	5,2	5,9	5,9	7%	per 100 leerlingen
Hogeschool	8,3	8,9	9,5	10,9	10,9	72%	per 100 studenten
Universiteit	11,7	13,5	14,7	16,7	16,8	48%	per 100 studenten
Avondonderwijs	4,0	5,0	6,0	6,8	10,5	95%	per 10 studenten

13)

Bijlage D. Aanwezigheidspercentages

Dubbelgebruik wordt berekend volgens de CROW-methode. In onderstaande tabel zijn de te gebruiken aanwezigheidspercentages opgenomen. Deze percentages zijn afkomstig van CROW. Wanneer CROW haar aanwezigheidspercentages wijzigt, worden de meest actuele aanwezigheidspercentages overgenomen.

Voor de functies waarvoor geen aanwezigheidspercentages zijn opgenomen, dient te worden aangesloten bij een passende alternatieve functie of dient een specifieke onderbouwing voor de gebruikte aanwezigheidspercentages te worden gegeven.

functie	werkdag	werkdag	werkdag	koop-	werk-	zater-	zater-	zondag-
	ochtend	middag	avond	avond	nacht	middag	avond	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% ¹⁾	0%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0% ²⁾	0% ³⁾
supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	0% ³⁾
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
sportfunctie 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%
verpleeghuis/ serviceflat	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
ziekenhuis patiënten/bezoekers	60%	100%	60%	60%	5%	60%	60%	60%
ziekenhuis medewerkers	75%	100%	40%	40%	25%	40%	40%	40%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%

1) Indien zaterdag open: 100%

2) Indien zaterdag open: 70%

3) Indien koopzondag 100%

Tabel C: Aanwezigheidspercentages

Bijlage E. Kwaliteitseisen stallingen fiets en scooter

Het gebruik van een stalling hangt sterk af van de kwaliteit, de bruikbaarheid en het comfort. Ook de routing binnen de stalling, de sociale veiligheid en de afmeting van de fietsparkeerplaatsen en de stabiliteit van de fiets in de aangeboden voorzieningen beïnvloeden het gebruik, evenals de (on)mogelijkheid om fietsen met bijzondere afmetingen te stallen.¹⁴ De Leidraad Fietsparkeren (CROW-publicatie 291), het Bouwbesluit 2012 (artikel 4.31) en Fietsparkeur gaan uitgebreid in op de kwaliteitsrichtlijnen voor fietsenstallingen. Hierna zijn de belangrijkste kwaliteitseisen voor het ontwerpen van een stalling opgenomen voor toegankelijkheid, inrichting en bruikbaarheid in Oss.

Toegankelijkheid

De belangrijkste kwaliteitseisen voor een goed toegankelijke en bruikbare fietsenstalling zijn:

- Vanuit de openbare ruimte is de toegang van de stalling duidelijk zichtbaar en herkenbaar, gezien vanaf de aanrijroute richting bestemming(en).
- De stalling heeft bij voorkeur een voetgangsuitgang in de richting van de eindbestemming.
- De afstand mag maximaal ca. 75 meter zijn van de stalling tot de hoofd-/neven-/personeelsgang van de bestemmingen en/of functies waarvoor de stalling is bestemd.
- De toegang vanaf de weg naar een stalling op lager of hoger niveau is goed en comfortabel te gebruiken voor alle fietsen en scooters; dus ook voor zware fietsen, elektrische fietsen en fietsen met afwijkende maten (kratten, brede sturen, brede banden, lange fietsen, etc.).
- Het hellingspercentage van een hellingbaan is maximaal 22%; een trap heeft ideaal een hellingspercentage van 18%, met een aantrede van 500 mm en een optrede van 90 mm of met een aantrede van 600 mm en een optrede van 100 mm. Naast een trap horen fietsgoten, bij voorkeur aan beide zijden.
- Voor een stalling waar ook scooters, bakfietsen en andere zware fietsen in gestald worden kan geen trap worden toegepast. Het hellingpercentage moet zodanig zijn dat het hoogteverschil door bakfietsen, elektrische fietsen en scooters zonder ondersteuning overbrugd kan worden.
- Een gebruiker moet de toegang van een stalling gemakkelijk kunnen openen: automatisch, met een eenvoudig te bedienen drukknop of chipkaartlezer.

Inrichting en bruikbaarheid

De belangrijkste kwaliteitseisen voor een goede inrichting en goed bruikbare fietsenstalling zijn:

- De stalling moet logisch en overzichtelijk zijn ingedeeld.
- Binnen en vanuit de fietsenstalling naar de bijbehorende bestemming is een logische, snelle en eenvoudige routing. Bij voorkeur kan men vanuit de stalling rechtstreeks (liefst binnendoor) doorlopen naar de bestemming, zonder terug te hoeven lopen door de stalling.
- De sociale veiligheid wordt gewaarborgd door een overzichtelijke inrichting, goede verlichting en bij voorkeur daglichttoetreding. Als een stalling openbaar toegankelijk is kan (camera)toezicht of bewaking overwogen worden.
- Gebruikers moeten elkaar in de verkeersruimtes van de stalling kunnen passeren.
- Stallingssystemen voor fietsen moeten voldoen aan de eisen van Fietsparkeur¹⁵ of zijn gelijkwaardig daaraan, met een hart op hart afstand van minimaal 400 mm.
- De minimale vrije hoogte in een gebouwde stalling is 2900 mm om dubbellaags rekken te kunnen plaatsen. Bij gebouwen voor kinderen kan dit 2300 mm zijn, want dubbellaags rekken zijn ongeschikt voor kinderen.
- De hart-op-hart afstand tussen twee fietsparkeerplaatsen bij een stallingssysteem op gelijk niveau is minimaal 800 mm breed;
- De hart-op-hart-afstand tussen twee fietsparkeerplaatsen bij een hoog/laag fietsparkeersysteem is minimaal 400 mm breed voor zowel onder- als bovenlaag; De gangpaden in de stalling zijn minimaal 2100 mm breed en een hoofdgang is minimaal 3000 mm breed, zowel voor fiets als scooter;
- De stalling moet voldoende parkeermogelijkheden bieden voor fietsen die afwijken van de standaardmaten:
 - o minimaal 5% van de plaatsen is geschikt voor bakfietsen of andere fietsen met sterk afwijkende maten (vakken minimaal 100 mm breed);
 - o minimaal 15% van de plaatsen is geschikt voor fietsen die niet in een standaard fietsenrek passen (hart-op-hart afstand minimaal 500 mm);
- Een parkeersysteem waarin naast standaardfietsen ook fietsen passen met veel voorkomende afwijkende maten, heeft de voorkeur. Dan passen nagenoeg alle fietsen probleemloos op elke stallingsplek, ook die met een krat, bagagedrager vóór, breed stuur, brede banden, etc. Een andere

¹⁴Leidraad Fietsparkeren, CROW-publicatie 291, hoofdstuk 6.

¹⁵Zie www.fietsparkeur.nl; Fietsparkeur is het keurmerk voor fietsparkeervoorzieningen.

mogelijkheid is een apart parkeervak, waarin afwijkende maten fietsen op hun standaard kunnen worden gestald.

- De stalling biedt oplaadmogelijkheden voor elektrische tweewielers.
- De netto-afmetingen van een scooterparkeerplek in een gebouwde stalling zijn minimaal 750 mm breed x 1800 mm lang.

Bijlage F. Rekenmethode voor halen en brengen bij basisscholen en kinderdagverblijven

Totaal aantal parkeerplaatsen voor halen en brengen = aantal leerlingen x % leerlingen met auto x 0,5
x reductiefactor parkeerduur x reductiefactor aantal kinderen per auto

Reductiefactor parkeerduur:

- Groepen 1 t/m 3: 0,5
- Groepen 4 t/m 8: 0,25
- Kinderdagverblijf: 0,25

Reductiefactor aantal kinderen per auto:

- Groepen 1 t/m 3: 0,75
- Groepen 4 t/m 8: 0,85
- Kinderdagverblijf: 0,75

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

- Stedelijkheidgraad
- Stedelijke zone (ligging)
- Gemiddelde afstand naar school

Gemiddeld ligt het percentage op:

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