

Beleidsregels Parkeernormen gemeente Oisterwijk 2024

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Oisterwijk:

Gelet op artikel 3.1.2, tweede lid, aanhef en onder a, van het Besluit ruimtelijke ordening in samenhang gelezen met artikel 1:3, vierde lid, en artikel en 4:81 van de Algemene wet bestuursrecht.

Overwegende dat:

- het wenselijk is om een toetsingskader te hebben voor het bepalen van de parkeervraag/parkeerbehoefte binnen de ruimtelijke plannen en ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente Oisterwijk, om daarmee de bereikbaarheid en leefbaarheid te waarborgen;
- een omgevingsplan vanaf 1 januari 2024 moet beschikken over een planregeling die borgt dat wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid;
- dit kan door in de planregels te verwijzen naar door het college vastgestelde beleidsregels, waarbij wordt bepaald dat indien de beleidsregels gedurende de planperiode worden gewijzigd, rekening wordt gehouden met de wijziging;
- het college bevoegd is om beleidsregels op te stellen;
- de laatste actualisatie van de parkeernormen dateert uit 2016 en er inmiddels nieuwe landelijke parkeerkerncijfers van het CROW beschikbaar zijn. Deze zijn te raadplegen via de online kennismodule 'Toekomstbestendig parkeren – Kerncijfers parkeren en verkeersgeneratie'.
- in de praktijk blijkt dat sommige beoogde ruimtelijke ontwikkelingen niet altijd aansluiting vinden bij de functies in de bestaande parkeernormen en er ook verschillende ruimtelijke ontwikkelingen zijn die invloed hebben op het toepassen van parkeernormen, bijvoorbeeld innovatieve mobiliteitsconcepten zoals deelauto's die direct invloed hebben op autobezit en –gebruik en daarmee op het parkeren.
- het daarom wenselijk is de op 24 augustus 2016 vastgestelde Nota Parkeernormen 2016 te actualiseren.

Besluit

1. De bijgevoegde Beleidsregels Parkeernormen gemeente Oisterwijk 2024 vast te stellen.
2. De bij besluit van 24 augustus 2016 vastgestelde Nota parkeernormen 2016 in te trekken.
3. Tweejaarlijks de ruimtelijke ontwikkelingen en ontwikkelingen op het gebied van parkeren en (deel)mobiliteit te monitoren.
4. De raad te informeren met bijgevoegde raadinformatiebrief.

Beleidsregels Parkeernormen gemeente Oisterwijk 2024

Begrippenlijst

Aanvrager: Degene die een omgevingsvergunning aanvraagt voor een activiteit.

Afdeling: Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State

Awb: Algemene wet bestuursrecht

Omgevingsplan: omgevingsplan, provinciaal inpassingsplan of rijksinpassingsplan als bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening dat van toepassing is op de plaats waar de activiteit wordt of zal worden verricht en de krachtens dat plan gestelde nadere eisen. Na inwerkingtreding van de Omgevingswet: omgevingsplan: een door de gemeenteraad voor het gehele grondgebied van de gemeente vastgesteld plan, waarin regels over de fysieke leefomgeving worden opgenomen.

Bouwverordening: bouwverordening als bedoeld in artikel 8 van de Woningwet. Na inwerkingtreding van de Omgevingswet: omgevingsplan: een door de gemeenteraad voor het gehele grondgebied van de gemeente vastgesteld plan, waarin regels over de fysieke leefomgeving worden opgenomen.

Bruto vloeroppervlak: Bruto vloeroppervlak als bedoeld in NEN 2580. In NEN 2580 wordt onder bruto vloeroppervlak verstaan, de vloeroppervlakte van de ruimte, dan wel van meerdere ruimten van een vastgoedobject gemeten op vloerniveau langs de buitenomtrek van de (buitenste) opgaande scheidingsconstructie, die de desbetreffende ruimte(n) omhullen. Uit de toelichting bij NEN 2580 blijkt dat indien wordt gesproken over bruto vloeroppervlak normaliter het bruto vloeroppervlak van een gebouw wordt bedoeld.

CBS: Het Centraal Bureau van de Statistiek. Het CBS heeft tot taak het publiceren van betrouwbare en samenhangende statistische informatie, die inspeelt op de behoefte van de samenleving.

Centrum, schil centrum,
rest bebouwde kom en
buitengebied De gebieden zoals gedefinieerd in deze beleidsregels.

College: Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Oisterwijk.

CROW: CROW is oorspronkelijk een afkorting van Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechiek. Die naam dekte de lading niet meer toen de organisatie steeds meer een kennisplatform werd. Daarom is CROW niet langer een afkorting, maar een eigenaam.

Deze beleidsregels: De Beleidsregels Parkeernormen gemeente Oisterwijk 2024

Functie: de functie is gedefinieerd door het CROW en van een ontwikkeling wordt dit bepaald door de hoofdactiviteit van het adres. Ondersteunende functies worden niet apart gedefinieerd. Bij een sporthal met ondersteunende kantoren is Sporthal de bepalende functie voor de parkeernorm voor de hele ontwikkeling.

Omgevingsadressen-
dichtheid: De omgevingsadressendichtheid wordt uitgedrukt in adressen per vierkante kilometer en beoogt de mate van concentratie van menselijke activiteiten (wonen, werken, naar school gaan, winkelen, uitgaan etc.) weer te geven. Het CBS gebruikt de omgevingsadressendichtheid om de mate van stedelijkheid van een bepaald gebied (rastervierkant, buurt, wijk, gemeente) te bepalen. Voor de berekening hiervan wordt eerst voor ieder adres de omgevingsadressendichtheid vastgesteld. Daarna is het gemiddelde berekend van de omgevingsadressendichtheden van alle afzonderlijke adressen binnen het beschouwde gebied.

Omgevingsvergunning: omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1 of 2.2 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. Na inwerkingtreding van de Omgevingswet: de omgevingsvergunning als bedoeld in de Omgevingswet.

Parkeereis: Het totaal aan parkeerplaatsen dat een aanvrager moet aanleggen, waarbij rekening is gehouden met de parkeernormen, meervoudig gebruik van parkeerplaatsen, de reductiefactoren voor parkeergelegenheid op eigen terrein en al aanwezige parkeerplaatsen die aan de 'oude functie' konden worden toegeschreven.

Parkeerkcijfers: Parkeerkcijfers zijn ontwikkeld als hulpmiddel voor ambtenaren en ontwerpers die zich bezig houden met parkeervraagstukken. Ze helpen om een orde van grootte uit te rekenen voor het bepalen van het aantal aan te leggen parkeerplaatsen bij een bepaalde voorziening. De parkeercijfers zijn gebaseerd op literatuuronderzoek en praktijkervaringen van gemeenten. De cijfers geven een landelijk gemiddeld beeld van de situatie die bij het onderzoek zijn aangetroffen. Er wordt gesproken over een parkeernorm wanneer door het bevoegd gezag (veelal de gemeente) de hoeveelheid parkeerplaatsen wordt vastgesteld. De parkeercijfers zijn niet ontwikkeld als norm, maar als hulpmiddel. Ontwerpers kunnen daarmee de orde van grootte bepalen voor het aantal aan te leggen parkeerplaatsen bij een bepaalde voorziening.

Parkeernorm: Door het bevoegde gezag vastgestelde getal dat aangeeft hoeveel parkeerplaatsen voor een bepaalde functie nodig zijn per eenheid/oppervlakte. Dit is de toetsingsgrond voor ontwikkelingen.

Parkeerovereenkomst: Een afspraak tussen de aanvrager en een private partij of de gemeente Oisterwijk, waarin beschreven is hoeveel parkeerplaatsen beschikbaar zijn en op welke voorwaarden (waaronder in ieder geval op welke momenten de parkeerplaatsen toegankelijk zijn, hoe deze plaatsen beschikbaar blijven gedurende de aanwezigheid van de functie en hoe de afspraak overgaat op een nieuwe huurder/eigenaar van het betreffende pand). De koppeling tussen de ontwikkeling/functie en de parkeerplaatsen dient objectgericht te zijn en niet subjectgericht.

Ruimtelijke
ontwikkeling: De activiteit bouwen, slopen of veranderen van de gebruiksfunctie van een perceel/pand.

Stedelijkheidsgraad: Een maatstaf voor de concentratie van menselijke activiteiten gebaseerd op de gemiddelde omgevingsadressendichtheid (oad). Hierbij zijn vijf categorieën onderscheiden, te weten:

- zeer sterk stedelijk: gemiddelde oad van 2500 of meer adressen per km²;
- sterk stedelijk: gemiddelde oad van 1500 tot 2500 adressen per km² ;

- matig stedelijk: gemiddelde oad van 1000 tot 1500 adressen per km²;
- weinig stedelijk: gemiddelde oad van 500 tot 1000 adressen per km²;
- niet stedelijk: gemiddelde oad van minder dan 500 adressen per km².

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Oisterwijk beschikt over een bij besluit van 24 augustus 2016 vastgestelde Nota Parkeernormen 2016. Deze Nota is op een aantal onderdelen in tijd achterhaald en heeft actualisatie nodig. De Beleidsregels Parkeernormen gemeente Oisterwijk 2024 voorziet daarin. Voor deze beleidsregels geldt de onderstaande doelstelling.

1.2 Doelstelling

Met behulp van deze beleidsregels wordt voorkomen dat er, als gevolg van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, parkeerproblemen in de openbare ruimte ontstaan. Ook wordt voorkomen dat er onnodig veel parkeerplaatsen worden geëist. Daarmee kan de realiseerbaarheid van ruimtelijke plannen in gevaar komen. Daarnaast heeft onnodige extra verharding een negatieve invloed op het klimaat.

1.3 Wat is een parkeernorm?

Iedere ruimtelijke functie (zoals wonen, werken en winkelen) trekt een bepaalde hoeveelheid autoverkeer aan en vraagt daarmee ook om een bepaalde parkeerbehoefte. Een parkeernorm is een getal dat aangeeft hoeveel parkeerplaatsen voor een dergelijke functie nodig zijn per eenheid of oppervlakte. De parkeernormen die in deze beleidsregels worden voorgesteld, bieden houvast bij het bepalen van de benodigde parkeerruimte (de parkeereis) bij de verschillende ruimtelijke functies. Het aantal aan te leggen plaatsen is afhankelijk van de grootte van de voorziening en de parkeernorm die bij die ontwikkeling hoort.

Het gebruik van juiste parkeernormen draagt bij aan een gunstig leef- en woonklimaat: met voldoende parkeerplaatsen wordt parkeeroverlast voorkomen en met een lager aanbod van parkeerplaatsen voor bepaalde functies kunnen mensen worden gestimuleerd tot een bewuster mobiliteitsgedrag en een andere vervoerwijze. Sturing in het aanbod van parkeerplaatsen via parkeernormen kan daarbij een middel zijn.

Hoe wordt de voor een bepaalde ruimtelijke ontwikkeling benodigde parkeerruimte bepaald?

Bij het bepalen van de benodigde parkeerruimte voor een bepaalde ruimtelijke ontwikkeling komen onder meer de navolgende vragen aan de orde.

1. Wat is de parkeervraag/parkeerbehoefte van een ruimtelijke ontwikkeling? Deze wordt vastgesteld met behulp van de parkeernormen (bijlage 1) en bijbehorende rekenmethodiek zoals beschreven in bijlage 4 van deze beleidsregels. Als nieuwe ontwikkelingen niet te koppelen zijn aan de parkeernormen zoals opgenomen in bijlage 1 van deze beleidsregels, dan worden nieuwe ontwikkelingen getoetst aan de CROW parkeercijfers (publicatie 381 – online kennismodule Parkeren). Indien er ook geen CROW parkeercijfers beschikbaar zijn heeft de aanvrager om een omgevingsvergunning de ruimte om een onderbouwing aanleveren (mobiliteitsplan) die de parkeervraag/parkeerbehoefte op basis van verwachte bezoekersaantallen en personeelsbezetting op het maatgevende moment beschrijft.
2. Hoeveel parkeerplaatsen worden met een ruimtelijke ontwikkeling gerealiseerd? Op basis van de gegevens uit een aanvraag omgevingsvergunning wordt getoetst hoeveel parkeerplaatsen het in de aanvraag begrepen plan toevoegt. Daarbij wordt de bruikbaarheid en de maatvoering van de te realiseren parkeerplaatsen getoetst. Indien bestaande (openbare) parkeerplaatsen nodig zijn voor het opvangen van de parkeervraag/parkeerbehoefte dan is voorzien aanvrager in een actuele parkeerdrukmeting ter onderbouwing.
3. Wat is de invloed van aanvullende maatregelen of factoren op de parkeervraag/parkeerbehoefte van een ruimtelijke ontwikkeling? Als een aanvrager om omgevingsvergunning gebruik maakt van maatregelen of beroep doet op externe factoren die van invloed zijn op de parkeervraag/parkeerbehoefte moet de aanvrager een onderbouwing aanleveren. Deze onderbouwing wordt door het college getoetst op haalbaarheid, redelijkheid en toekomstbestendigheid. In paragraaf 3.1 is dit verder uitgewerkt.

1.4 Juridische positie van parkeernormen

De parkeernormen zoals beschreven in deze beleidsregels hebben betrekking op nieuwbouw, verbouw, uitbreiding of wijziging van functies daar waar een omgevingsvergunning noodzakelijk is. Op het moment dat er een omgevingsvergunning bij het college wordt aangevraagd, wordt getoetst of dit past binnen de regels van het Omgevingsplan, met het oog op een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

Bij deze toetsing wordt onder andere gekeken of voldaan kan worden aan de parkeernormen die horen bij het in de aanvraag begrepen plan.

Parkeren en het omgevingsplan

Wanneer het college een aanvrager om omgevingsvergunning wil verplichten om parkeerplaatsen te realiseren dan dient een omgevingsplan een regeling te bevatten die borgt dat wordt voorzien in "voldoende parkeergelegenheid".

Dat kan door:

- a. de parkeernormen uit deze beleidsregels rechtstreeks in de planvoorschriften op te nemen of
- b. door in de planregels te verwijzen naar deze beleidsregels.

Dit kan een statische verwijzing zijn (een verwijzing in een planregel naar deze beleidsregels zoals die op een bepaald tijdstip luiden) maar ook een dynamische verwijzing (dit is een in een planregel opgenomen verwijzing naar deze beleidsregels, waarbij is bepaald dat indien deze beleidsregels gedurende de planperiode worden gewijzigd, rekening wordt gehouden met de wijziging). Bij deze nota wordt uitgegaan van een dynamische verwijzing.

Het grote voordeel van een dynamische verwijzing is dat wordt aangesloten bij eventuele beleidswijzigingen in de toekomst. Dit is belangrijk omdat parkeernormen periodiek aan wijzigingen onderhevig zijn. Door een dynamische verwijzing naar deze beleidsregels in het omgevingsplan op te nemen wordt verzekerd dat een aanvraag om omgevingsvergunning altijd aan de meest recente inzichten rondom parkeernormen getoetst wordt.

Het toepassen van een dynamische verwijzing in een planregel is in de rechtspraak toegestaan (zie bijvoorbeeld de uitspraken van de Afdeling van 9 september 2015, ECLI:NL:RVS:2015:2837, van 26 april 2016, ECLI:NL:RVS:2016:1136, van 25 mei 2016, ECLI:NL:RVS:2016:1400, van 27 juli 2016, ECLI:NL:RVS:2016:2093, van 8 maart 2017, ECLI:NL:RVS:2017:607, van 2 augustus 2017, ECLI:NL:RVS:2017:2090, van 8 november 2017, ECLI:NL:RVS:3004, van 18 september 2019, ECLI:NL:RVS:2019:3191 en van 27 oktober 2021, ECLI:NL:RVS:2021:2388).

Er dient dan wel voldaan te worden aan de navolgende drie voorwaarden:

- in de planregel wordt voor de uitleg van het begrip "voldoende parkeergelegenheid" een voldoende concrete en objectief begrensde koppeling gemaakt met vastgestelde en bekendgemaakte beleidsregels, die ook inhoudelijk voldoende concreet en objectief begrensd moeten zijn geformuleerd;
- in de planregel wordt bepaald dat indien de beleidsregels gedurende de planperiode wijzigen, rekening wordt gehouden met deze wijziging;
- in de planregel wordt concreet aangegeven op welke bevoegdheid de planregel betrekking heeft.

Met andere woorden als een omgevingsplanregel inzake parkeren geen parkeernorm voor het aantal benodigde parkeerplaatsen en ook geen verwijzing naar een parkeernorm in gemeentelijk beleid bevat dan kan een aanvrager om omgevingsvergunning door het college niet worden verplicht parkeerplaatsen (op eigen terrein) te realiseren (zie een uitspraak van de Afdeling van 24 augustus 2022, ECLI:NL:RVS:2022:2440).

Een (dynamische) verwijzing naar parkeernormen in een omgevingsplan is overigens niet toegestaan bij gebruikswijzigingen passend binnen de bestemming. Een dergelijke gebruikswijziging is dan immers niet afhankelijk van de verlening van een (binnenplanse dan wel buitenplanse) omgevingsvergunning (zie een uitspraak van de Afdeling van 9 mei 2018, ECLI:NL:RVS:2018:1578).

Een dynamische verwijzing waarbij het gebruik van gronden uitsluitend is toegestaan indien (steeds) voldaan wordt aan de parkeernormen uit gemeentelijke beleidsregels, danwel de opvolger daarvan is evenmin toegestaan (zie een uitspraak van de Afdeling van 2 september 2020, ECLI:NL:RVS:2020:2087).

1.5 Leeswijzer

De uitgangspunten voor de parkeernormen van de gemeente Oisterwijk zijn in hoofdstuk twee van deze beleidsregels opgenomen. De mogelijkheden om maatwerk toe te passen worden in hoofdstuk drie uitgelegd. Deze beleidsregels sluiten af met een aantal bijlage met daarin achtereenvolgens: de parkeernormen, de fietsparkeernormen, acceptabele loopafstanden, de standaard berekening van parkeerdruk, de hardheidsclausule en de plattegronden met de indeling naar stedelijke zone per kern.

2 Parkeernormen

2.1 Inleiding

Met behulp van parkeernormen wordt voor ruimtelijke ontwikkelingen de parkeereis bepaald. Parkeernormen worden niet gebruikt om bestaande parkeerdruk in beeld te brengen. De parkeereis is het totaal

aan parkeerplaatsen dat de aanvrager om omgevingsvergunning moet realiseren. In dit hoofdstuk staan de uitgangspunten voor de parkeernormen van de gemeente Oisterwijk en de regels voor het gebruik vermeld.

2.2 Uitgangspunten parkeernormen

Parkeren op eigen terrein

Bij een ruimtelijke ontwikkeling wordt de parkeervraag/parkeerbehoefte in de basis op eigen terrein gerealiseerd of, en dit geldt met name voor grootschalige ontwikkelingen, binnen het plangebied.

Bandbreedte

In Nederland wordt door het CROW onderzoek gedaan naar de parkeervraag voor een grote verscheidenheid aan functies (wonen, bedrijvigheid, horeca, etc.). Deze zijn gevat in parkeerkencijfers die ook nog zijn uitgesplitst naar stedelijke zone (bijvoorbeeld centrum) en de stedelijkheidsgraad. De parkeerkencijfers van het CROW geven een bandbreedte aan met een minimum en maximum. Als uitgangspunt voor Oisterwijk wordt, net als bij de parkeernormen uit 2016, het gemiddelde van de bandbreedte gebruikt als vertrekpunt voor de parkeernorm. Voor de functie wonen is daarnaast het gemiddeld autobezit per huishouden als ijkingspunt gebruikt. Dat laatste doen we omdat de kencijfers van het CROW wat hoger liggen dan het gemiddeld autobezit (inclusief parkeervraag voor bezoekers) in de gemeente. Gevolg daarvan is dat de normen voor de woonfuncties wat lager liggen dan het gemiddelde van de bandbreedte van het CROW.

Minimale grens

We hanteren één waarde die als minimale grens wordt gebruikt, de parkeernorm. De minimale grens houdt in dat het voor een ruimtelijke ontwikkeling berekende aantal parkeerplaatsen de ondergrens is. Als er meer parkeerplaatsen worden gerealiseerd dan de norm aangeeft, is dat toegestaan. Er mogen echter niet minder parkeerplaatsen worden gerealiseerd, tenzij aan de voorwaarden uit hoofdstuk 3 van deze beleidsregels wordt voldaan.

Volgend parkeerbeleid

Het uitgangspunt is een 'volgend' parkeerbeleid. De huidige situatie is daarbij het gegeven. Nieuwe ontwikkelingen sluiten aan op de bestaande parkeervraag. Het oplossen van eventuele bestaande parkeerdruk-problemen wordt niet bij een aanvrager om omgevingsvergunning neergelegd, zoals dit bij 'sturend' parkeerbeleid wel het geval is.

De gemeente Oisterwijk wil stimuleren dat het autogebruik omlaag gaat, maar daar is flankerend beleid voor nodig. Als dat flankerend beleid er niet is, kan er ook geen ander gedrag verwacht worden. Dus als een aanvrager om omgevingsvergunning bereid is om ander gedrag te stimuleren, is er een vrijstellingsbevoegdheid opgenomen in paragraaf 3.1, en 3.2 van deze beleidsregels.

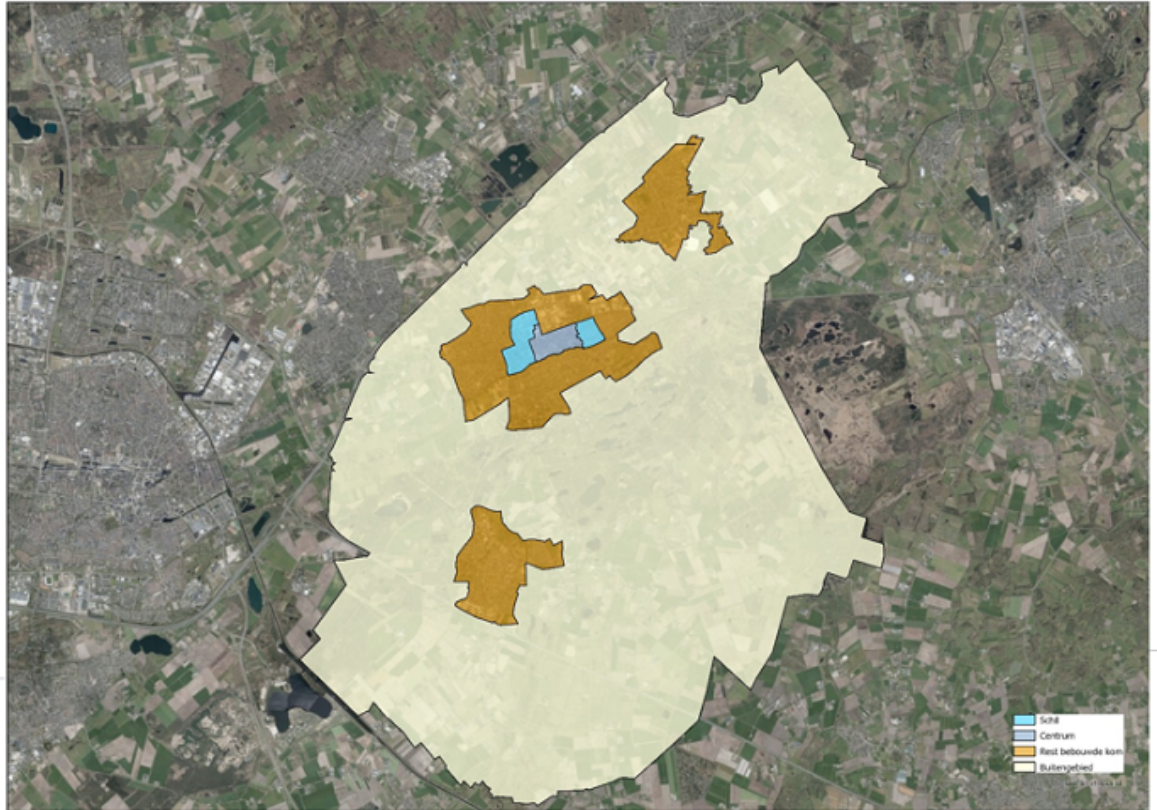
Stedelijkheidsgraad

De parkeerkencijfers van het CROW maken onderscheid naar stedelijkheidsgraad. Deze is voor de gemeente Oisterwijk "weinig stedelijk", op basis van de demografische kerncijfers van het CBS per gemeente.

2.3 Gebiedsprofielen

In de gemeente Oisterwijk wordt voor het toepassen van parkeernormen onderscheid gemaakt naar gebiedsprofielen. Binnen de bebouwde kom gaat het om de profielen centrum, schil/overloopgebied en rest bebouwde kom. Alles buiten de bebouwde kom valt onder buitengebied.

In figuur 1 zijn de gebiedsprofielen van de kern van Oisterwijk weergegeven. In de kern Oisterwijk is onderscheid gemaakt naar de zones centrum, schil/overloopgebied en rest bebouwde kom. Alles buiten de bebouwde kom valt onder buitengebied. Binnen de bebouwde kom van de kernen Haaren en Moergestel wordt alleen de zone rest bebouwde kom gehanteerd. Zie bijlage 6 voor detailkaarten.



2.4 Parkeernormen per gebiedsprofiel

In bijlage 1 bij deze beleidsregels zijn de parkeernormen per functie en stedelijke zone opgenomen. De belangrijkste en meest voorkomende functies zijn in deze bijlage meegenomen. Bij een aanvraag om omgevingsvergunning gelden in de basis de parkeernormen zoals opgenomen in bijlage 1 van deze beleidsregels.

CROW parkeerkcijfers

Als nieuwe ontwikkelingen niet te koppelen zijn aan de parkeernormen zoals opgenomen in bijlage 1 van deze beleidsregels, dan worden nieuwe ontwikkelingen getoetst aan de CROW parkeerkcijfers (publicatie 381 – online kennismodule Parkeren).

Mochten bepaalde functies niet in bijlage 1 zijn opgenomen en ook niet in de CROW kencijfers, dan moet de aanvrager om omgevingsvergunning een alternatieve onderbouwing van de parkeervraag/parkeerbehoefte van het in de aanvraag begrepen plan aanleveren. Met de gemeente worden kaders en randvoorwaarden van deze alternatieve onderbouwing afgestemd.

Oplaadpunten elektrische voertuigen

Het Besluit bouwwerken leefomgeving (opvolger van het Bouwbesluit) beschrijft op welke manier en in welke hoeveelheden voorzieningen voor oplaadpunten moeten worden gerealiseerd. De eisen opgenomen in paragraaf 4.4.3 in dat Besluit zijn hierin leidend. Daarnaast hanteren we het gemiddelde percentage van de in de parkeerkcijfers van het CROW opgenomen bandbreedte per functie voor oplaadpunten als aanbeveling.

2.5 Parkeervoorzieningen bij woningen (garages en opritten)

Bij ruimtelijke ontwikkelingen is parkeren op eigen terrein, zoals gezegd, het uitgangspunt. Bij woningbouwprojecten met grondgebonden woningen worden deze vaak in de vorm van een oprit of garage gerealiseerd. Daarmee zijn in theorie voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig. In de praktijk blijkt echter dat deze parkeervoorzieningen niet altijd worden gebruikt voor het parkeren van een voertuig, maar bijvoorbeeld als opslagruimte. Het gevolg is dat auto's toch regelmatig op de openbare weg worden geparkeerd. Bij de toetsing van een aanvraag om omgevingsvergunning aan deze beleidsregels wordt dit aspect meegenomen. Daarbij worden de rekenwaarden zoals hieronder opgenomen in tabel 1 gehanteerd.

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekend aantal	Opmerking
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	Oprit minimaal 5,5m diep
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	Oprit minimaal 11,0m diep
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	Oprit minimaal 5,5m diep en 5,00m breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,6	Binnen het betaald parkeren telt dit als 0,5pp
Garagebox (niet bij woning)	1	0,7	Binnen het betaald parkeren telt dit als 0,5pp
Garage met enkele oprit	2	1,2	Oprit minimaal 5,5m diep
Garage met lange oprit	3	1,5	Oprit minimaal 11,0m diep
Garage met dubbele oprit	3	2,0	Oprit minimaal 5,5m diep en 5,00m breed

Tabel 1 Rekenwaarden parkeervoorzieningen woningen eigen terrein.

Voor alle opritten geldt dat deze binnen de bebouwde kom maximaal 3m breed mogen zijn op het punt waar de oprit overgaat in de openbare weg. Buiten de bebouwde kom mag een oprit maximaal 5m breed zijn¹.

Voorbeeld toepassing rekenwaarden parkeervoorzieningen eigen terrein

In een nieuw te ontwikkelen bouwplan realiseert initiatiefnemer het volgende programma:

- 4 woningen met een dubbele oprit zonder garage.
- 6 woningen met een garage met lange oprit

De woningen zijn te typeren als koop, twee-onder-een-kap in rest bebouwde kom. De parkeernorm voor deze woningen komt daarmee uit op 2,0 per woning. De parkeervraag voor de ontwikkeling bedraagt totaal 20 parkeervoorzieningen.

Het theoretische aantal parkeervoorzieningen op eigen terrein is als volgt:

- 4 woningen met een dubbele oprit zonder garage: $4 * 2 = 8$ parkeervoorzieningen.
- 6 woningen met een garage met lange oprit: $6 * 3 = 18$ parkeervoorzieningen

Totaal: 26 parkeervoorzieningen op eigen terrein

Het berekend aantal parkeervoorzieningen op eigen terrein is als volgt:

- 4 woningen met een dubbele oprit zonder garage: $4 * 1,7 = 6,8$ parkeervoorzieningen.
- 6 woningen met een garage met lange oprit: $6 * 1,5 = 9$ parkeervoorzieningen

Totaal: 16 parkeervoorzieningen op eigen terrein

Samenvattend:

Parkeervraag: 20 parkeervoorzieningen,

Berekend aantal: 16 parkeervoorzieningen

Saldo: tekort van 4 parkeervoorzieningen op de parkeervraag

2.6 Dubbelgebruik - aanwezigheidspercentages

De gemeente Oisterwijk kiest ervoor om rekening te houden met dubbelgebruik, daardoor is gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen mogelijk. Door het toepassen van dubbelgebruik ontstaat een realistisch beeld van de parkeerbehoefte op de verschillende tijdstippen. Met dubbelgebruik mag alleen rekening worden gehouden wanneer de parkeerplaatsen vrij toegankelijk zijn voor alle mogelijke parkeerders. Zo kan een oprit bij een woning niet mee worden geteld voor dubbelgebruik.

Om dubbelgebruik inzichtelijk te maken hanteert het CROW aanwezigheidspercentages. In tabel 2 zijn de aanwezigheidspercentages van het CROW (publicatie 381 – online Kennismodule Parkeren) opgenomen voor de verschillende functies en voor de verschillende tijdsperiodes.

1) Bron: regels voor inritten (website gemeente Oisterwijk)

	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	werkdag-nacht	koop-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	zondag-middag
Woningen bewoners	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%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	100%	0%	0%
Supermarkt	30%	60%	40%	0%	80%	100%	40%	0%
Sportfunctie binnen	50%	50%	100%	0%	100%	100%	100%	75%
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	50%	100%	25%	100%
Bioscoop/theater/podium/restaurant/café	5%	25%	90%	0%	90%	40%	100%	40%
Sociaal medisch: arts/therapeut/consultatiebureau	100%	75%	10%	0%	10%	10%	10%	10%
Verpleeghuis/verzorgingstehuis	100%	100%	50%	25%	50%	100%	100%	100%
Ziekenhuis: patiënten inclusief bezoekers	60%	100%	60%	5%	60%	60%	60%	60%
Ziekenhuis medewerkers	75%	100%	40%	25%	40%	40%	40%	40%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	10%	0%	10%	0%	0%	0%

Tabel 2 Aanwezigheidspercentages

Voorbeeld toepassing aanwezigheidspercentages

In een nieuw te ontwikkelen bouwplan in Moergestel (rest bebouwde kom) realiseert initiatiefnemer het volgende programma:

- 4 appartementen – huur/duur
- Commerciële dienstverlening (200m2 bvo)

Voor de appartementen geldt een parkeernorm van 1,7 per woning

Voor de commerciële dienstverlening geldt een norm van 3,6 per 100m2 bvo.

Parkeerbehoefte exclusief inzet aanwezigheidspercentages

- Appartementen bewoners $4 * 1,4 = 5,6$
- Appartementen bezoekers $4 * 0,3 = 1,2$
- Commerciële dienstverlening (200m2 bvo) $200 * 3,6 / 100 = 7,2$

TOTAAL AFGEROND = 14

Parkeerbehoefte inclusief inzet aanwezigheidspercentages

	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Werkdag-nacht	Koop-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	zondag-middag
Woningen bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Woningen bezoeker	10%	20%	80%	0%	70%	60%	80%	70%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	0%	0%	0%

Woningen bewoners	2,8	2,8	5,04	5,6	4,48	3,36	4,48	3,92
Woningen bezoeker	0,12	0,24	1,04	0	0,91	0,78	1,04	0,91
Commerciële dienstverlening	7,2	7,2	0,36	0	5,4	0	0	0
Totaal	10,12	10,24	6,44	5,6	10,79	4,14	5,52	4,83

TOTAAL AFGEROND MAATGEVEND MOMENT: = 11

Het resultaat van het gebruik van aanwezigheidspercentages is dat de parkeerbehoefte voor deze specifieke ontwikkeling 3 parkeerplaatsen lager uitvalt. De initiatiefnemer kan in dit geval volstaan met de realisatie van 11 parkeerplaatsen.

2.7 Uitvoeringsregels

Op basis van de tabellen met parkeernormen in bijlage 1 wordt per ontwikkeling of bouwplan de parkeereis berekend. De parkeereis is het totaal aan parkeerplaatsen dat de aanvrager om omgevingsvergunning moet realiseren, waarbij rekening is gehouden met:

- de parkeernormen voor het betreffende gebiedsprofiel;
- rekenwaarden parkeervoorzieningen woningen eigen terrein voor parkeren bij woningen (tabel 1);
- dubbelgebruik (tabel 2);
- bestaande parkeerplaatsen die aan de 'oude functie' kunnen worden toegeschreven.

De volgende uitvoeringsregels zijn daarbij van toepassing:

Bezoekersparkeren

De parkeernorm is inclusief het bezoekersparkeren. De parkeerplaatsen voor bezoekers moeten openbaar toegankelijk zijn. Het aantal bezoekersplaatsen kan bepaald worden met de waarden in de kolom 'aandeel bezoekers', zoals in bijlage 1 vermeld.

Afronding

De som van de berekende parkeervraag wordt afgerond. Bij vijf tiende en hoger wordt naar boven afgerond. Bij minder dan vijf tiende wordt naar beneden afgerond. Bijvoorbeeld:

4,5 = 5 parkeerplaatsen

4,4 = 4 parkeerplaatsen

Maatvoering parkeerplaatsen

Naast het aanleggen van voldoende parkeerplaatsen is ook de maatvoering van parkeerplaatsen belangrijk om de beschikbare parkeerplaatsen goed te kunnen gebruiken. Voor de maatvoering verwijzen wij naar de meest recente richtlijnen van het CROW (ASVV). Voor parkeergarages en -terreinen gaan wij uit van de NEN2443.

Salderen

Functie wijziging

Bij een functiewijziging blijft een gebouw staan, maar krijgt het een andere functie, bijvoorbeeld van een bedrijfsfunctie naar een horecafunctie. In dat geval kan worden afgeweken van de parkeernorm op eigen terrein. Als de parkeervraag die bij de nieuwe functie hoort, lager dan of gelijk is aan de parkeervraag van de oude functie op basis van de parkeernorm die geldt voor de huidige of oude functie, is er geen verplichting om extra parkeerplekken te realiseren.

Als de norm voor de nieuwe functie hoger is, moet het verschil aan parkeerplaatsen tussen de nieuwe parkeereis en de bestaande (dus aan de oude functie toe te wijzen) parkeerplaatsen, extra worden aangelegd. Hierbij wordt er van uit gegaan dat het huidige aantal parkeerplaatsen gehandhaafd blijft. Dus wanneer bij een nieuwe ontwikkeling de bestaande parkeerplaatsen komen te vervallen, moeten deze door de initiatiefnemer worden gecompenseerd. Er moet rekening worden gehouden met de aanwezigheidspercentages van de nieuwe en de oude functie.

Voorwaarde salderen bij gebruik openbare parkeerplaatsen

Wanneer gebruik wordt gemaakt van openbare parkeerplaatsen, zoals genoemd onder Maatwerk (hoofdstuk 3) dan wordt per dagdeel gekeken of de nieuwe functie een hogere of lagere parkeervraag heeft. Daarbij wordt gebruikt gemaakt van de aanwezigheidspercentages in tabel 2. Per dagdeel dat de

nieuwe functie een hogere parkeervraag heeft, moet op dat specifieke dagdeel aangetoond worden dat die parkeervoorzieningen (parkeerruimte) aanwezig zijn in de openbare ruimte.

Leegstaand pand

Wanneer er sprake is van een ontwikkeling in een leegstaand pand, wordt de huidige parkeervraag berekend op basis van de functie die als laatste in het pand heeft gezeten. Staat het pand al meer dan 5 jaar leeg dan moet de aanvrager om omgevingsvergunning dit aanvullen met een parkeerdrukmeting om te onderbouwen in hoeverre deze parkeervoorzieningen in de openbare ruimte nog beschikbaar zijn.

Functie onbekend

Wanneer vooraf niet bekend is welke functies zich in een gebouw gaan vestigen, wordt per aanvraag bekeken welke parkeernorm gehanteerd moet worden. Hierbij wordt, rekening houdend met de toegestane functies uit het van toepassing zijnde omgevingsplan, uitgegaan van een reële invulling van functies.

Inzet parkeercapaciteit

Als bij een in een aanvraag om omgevingsvergunning begrepen functie (niet openbare) parkeerplaatsen worden gerealiseerd, dan zijn deze plaatsen primair bedoeld voor de gebruikers en bezoekers van de betreffende functie. Het is de eigenaar van deze parkeerplaatsen niet toegestaan om de aan de functie gekoppelde capaciteit (geheel of gedeeltelijk) structureel anders in te zetten, tenzij de eigenaar, op basis van ervaringscijfers en een actuele parkeerbalans, aannemelijk kan maken dat het gebruik van deze parkeerplaatsen door een andere dan de beoogde doelgroep(en) geen nadelige gevolgen heeft voor de directe omgeving. De nieuw te realiseren parkeerplaatsen liggen binnen de loopafstanden behorende bij de betreffende functie.

3. Maatwerk

Het college van de gemeente Oisterwijk conformeert zich aan de in deze beleidsregels opgenomen parkeernormen. Onder bepaalde omstandigheden is een lagere parkeereis passend of dient in een specifieke situatie op grond van de omstandigheden van het concrete geval te worden afgeweken van de eis van voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein. Hiervoor zijn 'regels voor maatwerk' opgesteld.

In deze regels wordt aangegeven in welke gevallen en onder welke voorwaarden door het college - via een te verlenen omgevingsvergunning - kan worden afgeweken van de in deze beleidsregels opgenomen parkeernormen en de eis dat parkeren op eigen terrein dient plaats te vinden. Voor alle gevallen geldt dat een goede onderbouwing voor de afwijking moet worden aangeleverd.

3.1 Maatwerk voor de eis

Ontwikkeling met geringe toename parkeerbehoefte (< 1,5 parkeerplaatsen)

Als de resterende parkeereis van een ontwikkeling op basis van de norm vóór afronding minder dan 1,5 bedraagt, wordt vrijstelling verleent van de parkeereis. Deze vrijstelling wordt niet verleend voor de functie 'wonen'.

Onder 'resterende parkeereis' verstaan we de parkeereis die ontstaat na eventuele verrekening(en) van dubbelgebruik, salderen en/of invulling van parkeren op eigen terrein.

Korting fietsstimulering

De gemeente Oisterwijk ziet graag meer gebruik van de fiets in plaats van de auto. Ontwikkelingen die fietsgebruik actief stimuleren, waar fietsen afgesloten en overdekt gestald kunnen worden en waarbij voor het aantal fietsparkeerplekken minimaal rekening wordt gehouden met de fietsparkeernormen (zoals beschreven in bijlage 2) mogen een korting van 15% op de parkeereis doorrekenen. Deze korting geldt niet voor de functie 'wonen'.

Korting invloed gebied station (reële loopafstand <750m)

Wanneer een aanvrager om omgevingsvergunning kan aantonen dat actieve stimulering voor het gebruik van openbaar vervoer plaatsvindt bijvoorbeeld in een bedrijfsplan en/of in arbeidsvoorwaarden, mag voor de in de aanvraag besloten liggende ontwikkeling een korting op de parkeereis worden doorgevoerd van 10%. Deze korting kan ook voor de functie 'wonen' worden toegepast.

Korting stimulering horeca en detailhandel

De gemeente Oisterwijk stimuleert ontwikkelingen voor nieuwe horeca en detailhandel binnen het centrum waar betaald parkeren van toepassing is. Ontwikkelingen binnen die categorie, met een parkeereis van meer dan 1,5 parkeerplaats, mogen daarom een beroep doen op de parkeergelegenheid in de openbare ruimte. Deze vrijstelling geldt voor het deel van de parkeereis dat niet op eigen terrein kan worden gerealiseerd, met een maximum van vijf parkeerplaatsen. Er wordt geen financiële vergoeding verlangd.

Voorwaarde is dat die parkeerruimte in de openbare ruimte aanwezig is op de voor de functie relevante momenten en dat de bezettingsgraad in de nabije omgeving -inclusief de toename ten gevolge van het bouwplan- niet boven de 90% uitkomt.

Combinatie korting

Het is toegestaan om de hiervoor genoemde kortingen te stapelen, bijvoorbeeld door het stimuleren van zowel fiets, openbaar vervoer en/of ontwikkeling van horeca en detailhandel in het centrum.

Alternatieve innovatieve mobiliteitsoplossing

Het college kan besluiten om in bijzondere situaties de parkeereis naar beneden bij te stellen, waarbij de aanvrager om omgevingsvergunning een alternatieve mobiliteitsdienst aanbiedt, waardoor de parkeervraag van een functie daalt. De daling van de parkeervraag moet aangetoond worden door middel van een mobiliteitsplan. Denkrichtingen zijn bijvoorbeeld goede fietsvoorzieningen (bijvoorbeeld verwarmd stallen, toepassen Fietsparkeer systemen, oplaadpunten, etc.), pendeldiensten naar station, deelauto's, deelfietsen, kortingsacties bij gebruik van alternatieve vervoersvormen, enz.

Een alternatieve mobiliteitsoplossing plan wordt ten minste getoetst op:

- Kwaliteit;
- Haalbaarheid en of het realistisch wordt geacht;
- Toepasbaarheid op het gebied waar de ontwikkeling plaatsvindt en op de Oisterwijkse situatie;
- Aannemelijkheid dat de genoemde maatregelen in het plan bruikbaar en toepasbaar zijn op het moment dat de in de aanvraag om omgevingsvergunning begrepen ontwikkeling is gerealiseerd.

De toepasbare korting op de parkeereis is de berekende daling van de parkeervraag uit het mobiliteitsplan. Deze korting geldt ook voor de functie 'wonen', met uitzondering van oplossingen voor de fiets.

Voorwaarde voor het toepassen hiervan is dat gegarandeerd kan worden dat de geboden oplossing duurzaam blijft bestaan en dus gedurende meerdere jaren beschikbaar is voor de beoogde doelgroep. Hierover worden per geval in de omgevingsvergunning afspraken vastgelegd.

3.2 Maatwerk voor verplichting eigen terrein

Deze paragraaf beschrijft op welke wijze volgens het college in vervangende parkeerruimte kan worden voorzien wanneer de aanvrager om omgevingsvergunning het totaal aan te realiseren parkeerplaatsen (de parkeereis) niet, of in onvoldoende mate, kan realiseren op eigen terrein. De aanvrager dient dit laatste overigens aan de hand van concrete, objectieve en verifieerbare gegevens aannemelijk te maken. Hierbij worden de volgende situaties onderscheiden:

- a. De aanvrager om omgevingsvergunning geeft een vervangende private parkeerruimte op.
- b. De aanvrager om omgevingsvergunning realiseert zelf vervangende parkeerruimte in de openbare ruimte.
- c. Er wordt door de aanvrager om omgevingsvergunning gebruik gemaakt van bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Als ondersteuning hieraan dient de aanvrager een onderbouwing in op basis van een onafhankelijk en verifieerbaar parkeeronderzoek in de directe omgeving. De parkeerdruk in het onderzochte gebied mag inclusief de ontwikkeling niet boven 85% uitkomen.

In het geval de aanvrager om omgevingsvergunning

- het totaal aan te realiseren parkeerplaatsen (de parkeereis) niet, of in onvoldoende mate, kan realiseren op eigen terrein, en
- aan de hand van concrete, objectieve en verifieerbare gegevens niet aannemelijk maakt dat wordt voorzien in vervangende parkeerruimte zoals hiervoor bedoeld onder de punten a t/m c,

wordt de aanvraag om omgevingsvergunning wegens strijd met het van toepassing zijnde omgevingsplan door of namens het college afgewezen. Het afwijzingsbesluit moet goed gemotiveerd te worden; uitsluitend verwijzen naar deze beleidsregels is volgens de rechtspraak onvoldoende. Het evenredigheidsbeginsel kan ertoe leiden dat het college dient af te wijken van deze beleidsregels (zie een uitspraak van de Afdeling van 20 juli 2022, ECLI:NL:RVS:2022:2063).

a. De aanvrager om omgevingsvergunning heeft een vervangende private parkeerruimte

Gebied met betaald parkeren

In een gebied waar sprake is van betaald parkeren kan een vervangende private parkeerruimte als volwaardig alternatief voor parkeren op eigen terrein dienen. Dat kan echter alleen als de afstand tussen ontwikkeling en vervangende private parkeerruimte korter is dan de afstand tussen ontwikkeling en de grens van het gebied waarvoor de parkeerregulering door betaald parkeren geldt. Daarbij worden de loopafstanden via logische looproutes gemeten. Als maximale loopafstand gelden de 'acceptabele loopafstanden' zoals vermeld in bijlage 3 van deze beleidsregels. Hiermee wordt zoveel mogelijk voorkomen dat gebruikers de openbare ruimte gaan opzoeken om te parkeren.

De vervangende private parkeerruimte is voor de in de aanvraag om omgevingsvergunning vervatte functie in voldoende aantallen aanwezig op de maatgevende momenten. Ook dienen de in de private parkeerruimte aanwezige parkeerplaatsen op een verkeersveilige wijze bereikbaar te zijn. De aanvrager om omgevingsvergunning maakt de gebruikers van de parkeerruimte attent op deze parkeerplaatsen. Er dient door de aanvrager een (afschrift van de) parkeerovereenkomst bij de aanvraag om omgevingsvergunning te worden overlegd. Deze overeenkomst moet een langdurig karakter hebben van minimaal 10 jaar.

Gebied zonder betaald parkeren

In een gebied waar geen sprake is van parkeerregulering door betaald parkeren wordt als vervangende private parkeerruimte in de hiervoor bedoelde zin aangemerkt een parkeergelegenheid in de onmiddellijke omgeving waarvan redelijkerwijs mag worden aangenomen dat gebruikers van de in de aanvraag om omgevingsvergunning besloten liggende functie er gebruik van zullen maken. De vervangende parkeerruimte is voor de in de aanvraag om omgevingsvergunning besloten liggende functie in voldoende aantallen aanwezig op de maatgevende momenten. De loopafstanden, zoals opgenomen in de tabel 'acceptabele loopafstanden' uit bijlage 3, worden daarbij in acht genomen. Ook dienen deze parkeerplaatsen op een verkeersveilige wijze bereikbaar te zijn. De aanvrager om omgevingsvergunning maakt de gebruikers van de parkeerruimte attent op parkeerplaatsen. Er dient door de aanvrager ook (een afschrift van) een parkeerovereenkomst tussen hem en de aanbieder van de vervangende private parkeerruimte bij de aanvraag om omgevingsvergunning te worden overlegd. Deze overeenkomst moet een langdurig karakter hebben van minimaal 10 jaar.

b. De aanvrager om omgevingsvergunning realiseert vervangende parkeerruimte in de openbare ruimte

Vervangende parkeerruimte kan ook een door de aanvrager om omgevingsvergunning gerealiseerde parkeerruimte in het openbaar gebied zijn. Als er extra parkeerplaatsen in het openbare gebied (binnen of buiten een gebied met parkeerregulering door betaald parkeren) aangelegd kunnen worden, gelden de volgende aanvullende voorwaarden:

1. De te realiseren plaatsen zijn op een verkeersveilige wijze bereikbaar.
2. De te realiseren parkeerplaatsen krijgen en behouden altijd een openbaar karakter, zonder enige verwijzing naar de betreffende functie.
3. De loopafstanden, zoals opgenomen in de tabel 'acceptabele loopafstanden' uit bijlage 3 van deze beleidsregels, worden bij de te realiseren parkeerplaatsen in acht genomen.
4. De te realiseren parkeerplaatsen worden op kosten van de aanvrager om omgevingsvergunning aangelegd door de gemeente Oisterwijk.
5. Bij het vervallen van de in de aanvraag om omgevingsvergunning begrepen functie, blijven de te gerealiseerde parkeerplaatsen behouden, zonder dat de aanvrager om omgevingsvergunning daarbij recht heeft op een financiële vergoeding.
6. Het overleggen van de te realiseren parkeerplaatsen in het openbaar gebied kan alleen plaatsvinden in overleg met en na schriftelijke goedkeuring van de gemeente Oisterwijk, die zorg draagt voor het onderhoud, omdat deze plaatsen onderdeel zijn van de openbare weg.
7. Met de aanleg van de te realiseren parkeerplaatsen ontstaat geen recht op een parkeervergunning(en).
8. De inhoudelijke afspraken / verplichtingen voor exploitant van de te ontwikkelen locatie tussen gemeente en exploitant worden schriftelijk vastgelegd in een overeenkomst. Exploitant draagt voor zijn rekening en risico zorg voor het aanvragen en verkrijgen van een (onherroepelijke) omgevingsvergunning voor de ontwikkeling.
9. Parkeervakken in de openbare ruimte worden aangelegd rekening houdend met de toegestane afstand tot een kruising zoals weergegeven in figuur 1 in bijlage 4.

c. Er wordt door de aanvrager om omgevingsvergunning gebruik gemaakt van bestaande parkeerplaatsen in het openbaar gebied

Wanneer de aanvrager om omgevingsvergunning niet kan voorzien in voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein en deze parkeergelegenheid ook niet kan worden gerealiseerd met de hiervoor onder a en b beschreven opties kan worden overwogen om voor de parkeervraag van het in de aanvraag om omgevingsvergunning begrepen bouwplan onbenutte, bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte in te zetten. De twee cumulatieve voorwaarden waaronder het college dit aanvaardbaar acht zijn:

1. De realisatie van de in de aanvraag om omgevingsvergunning vervatte ontwikkeling wordt wenselijk geacht en weegt voldoende op tegen de toegenomen parkeerdruk in het openbaar gebied. én
2. De voor de in de aanvraag om omgevingsvergunning begrepen ontwikkeling benodigde parkeer ruimte is op de openbare weg aanwezig op de voor deze ontwikkeling maatgevende momenten en de bezettingsgraad in de nabije omgeving (inclusief de toename ten gevolge van de in de aanvraag om omgevingsvergunning begrepen ontwikkeling) komt niet boven de 85% uit. Onder 'nabije omgeving' wordt verstaan 'binnen acceptabele loopafstanden per functie' zoals opgenomen in bijlage 3 van deze beleidsregels.

3.3 Parkeerdruk berekenen

De wijze waarop de parkeerdruk wordt berekend, staat in bijlage 4 van deze beleidsregels.

3.4 Hardheidsclausule

Het college kan voor ontwikkelingen die naar zijn mening bijzonder waardevol zijn voor de gemeente Oisterwijk en niet voldoen aan de voorwaarden uit deze beleidsregels besluiten gebruik te maken van de afwijkingsbevoegdheid als bedoeld in artikel 4:84 Awb.

3.5 Overgangsregeling

De Beleidsregels Parkeernormen gemeente Oisterwijk 2024 treden in werking nadat ze door het college zijn vastgesteld en bekendgemaakt door plaatsing in het elektronisch gemeenteblad (zie artikel 3:42 Awb in samenhang gelezen met artikel 6 van de Bekendmakingswet).

Voor aanvragen om omgevingsvergunning die zijn ingediend voor de datum van inwerkingtreding van deze beleidsregels blijft de Nota Parkeernormen 2016 van toepassing. Dit laatste geldt ook voor op het tijdstip van inwerkingtreding van deze beleidsregels "lopende" bezwaar- of (hoger) beroepsprocedures.

Aldus vastgesteld in de vergadering van 21 mei 2024.

*Marco Wilke
Secretaris*

*Hans Janssen
Burgemeester*

Bijlage 1: Parkeernormen gemeente Oisterwijk

#	Functie	Eenheid	Centrum	Centrum-schil	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel bezoekers		Opmerkingen
1	Koop, huis, vrijstaand	per woning	1,7	2,0	2,2	2,3	0,3	parkeerplaats	
2	Koop, huis, twee-onder-een-kap	per woning	1,6	1,9	2,1	2,1	0,3	parkeerplaats	
3	Koop, huis, tussen/hoek	per woning	1,4	1,7	1,9	1,9	0,3	parkeerplaats	
4	Koop, appartement, duur	per woning	1,5	1,9	2,0	2,0	0,3	parkeerplaats	Betaalbaar voor 2x modaal inkomen
5	Koop, appartement, midden	per woning	1,3	1,6	1,8	1,8	0,3	parkeerplaats	Betaalbaar voor 1x modaal inkomen
6	Koop, appartement, goedkoop	per woning	1,2	1,3	1,5	1,5	0,3	parkeerplaats	Betaalbaar voor starters
7	huur, huis, vrije sector	per woning	1,4	1,6	1,9	1,9	0,3	parkeerplaats	
8	Huur, huis, sociale huur	per woning	1,2	1,3	1,5	1,5	0,3	parkeerplaats	
9	Huur, appartement, duur	per woning	1,3	1,6	1,8	1,8	0,3	parkeerplaats	Betaalbaar voor 2x modaal inkomen
10	Huur, appartement, midden/goedkoop	per woning	1,0	1,1	1,3	1,3	0,3	parkeerplaats	Betaalbaar voor starters of 1x modaal inkomen
11	Huur, appartement, sociale huur	per woning	0,9	1,0	1,2	1,2	0,3	parkeerplaats	
12	Kamerverhuur, met eigen faciliteiten	per woning	0,6	0,7	0,7	0,7	0,2	parkeerplaats	Onder faciliteiten wordt wc, badkamer en keuken bedoeld.
13	Kamerverhuur, met gezamenlijke faciliteiten	per bed	0,3	0,3	0,3	0,3	0,2	parkeerplaats	Onder faciliteiten wordt wc, badkamer en keuken bedoeld.
14	Seniorenflat	per woning	0,9	0,9	1,0	1,0	0,3	parkeerplaats	
15	Kleine woningen (Tiny house of tijdelijke flexwoningen)	per woning	0,6	0,7	0,7	0,7	0,3	parkeerplaats	
15	Kantoor (zonder baliefunctie)	per 100 m ² bruto vloeroppervlak	1,9	2,4	2,6	2,6	5%		
16	Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	per 100 m ² bruto vloeroppervlak	2,5	3,0	3,6	3,6	20%		

17	Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	per 100 m ² bruto vloeroppervlak	1,6	2,0	2,4	2,4	5%		Exclusief vrachtwagenparkeren
18	Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)	per 100 m ² bruto vloeroppervlak	0,7	0,9	1,1	1,1	5%		Exclusief vrachtwagenparkeren
19	Bedrijfsverzamelgebouw ²	per 100 m ² bruto vloeroppervlak	1,4	1,8	2,0	2,0	5%		
20	Buurtsupermarkt	per 100 m ² bruto vloeroppervlak	2,3	3,2	4,1	4,1	89%		

#	Functie	Eenheid	Centrum	Centrum-schil	Restbouwde-kom	Buitengebied	Aandeel bezoekers		Opmerkingen
1	Koop, huis, vrijstaand	per woning	1,7	2,0	2,2	2,3	0,3	parkeerplaats	
2	Koop, huis, twee-onder-eenkap	per woning	1,6	1,9	2,1	2,1	0,3	parkeerplaats	
3	Koop, huis, tussen/hoek	per woning	1,4	1,7	1,9	1,9	0,3	parkeerplaats	
4	Koop, appartement, duur	per woning	1,5	1,9	2,0	2,0	0,3	parkeerplaats	Betaalbaar voor 2x modaal inkomen
5	Koop, appartement, midden	per woning	1,3	1,6	1,8	1,8	0,3	parkeerplaats	Betaalbaar voor 1x modaal inkomen
6	Koop, appartement, goedkoop	per woning	1,2	1,3	1,5	1,5	0,3	parkeerplaats	Betaalbaar voor starters
7	huur, huis, vrije sector	per woning	1,4	1,6	1,9	1,9	0,3	parkeerplaats	
8	Huur, huis, sociale huur	per woning	1,2	1,3	1,5	1,5	0,3	parkeerplaats	
9	Huur, appartement, duur	per woning	1,3	1,6	1,8	1,8	0,3	parkeerplaats	Betaalbaar voor 2x modaal inkomen
10	Huur, appartement, midden/goedkoop	per woning	1,0	1,1	1,3	1,3	0,3	parkeerplaats	Betaalbaar voor starters of 1x modaal inkomen

2) Met de functie Bedrijfsverzamelgebouw bedoelen we een functie waarin drie deelfuncties in ongeveer gelijk mate aanwezig zijn: arbeidsintensieve bedrijvigheid, arbeidsextensieve bedrijvigheid en een (on)zelfstandige kantoorfunctie.

11	Huur, appartement, sociale huur	per woning	0,9	1,0	1,2	1,2	0,3	parkeerplaats	
12	Kamerverhuur, met eigen faciliteiten	per woning	0,6	0,7	0,7	0,7	0,2	parkeerplaats	Onder faciliteiten wordt wc, badkamer en keuken bedoeld.
13	Kamerverhuur, met gezamenlijke faciliteiten	per bed	0,3	0,3	0,3	0,3	0,2	parkeerplaats	Onder faciliteiten wordt wc, badkamer en keuken bedoeld.
14	Seniorenflat	per woning	0,9	0,9	1,0	1,0	0,3	parkeerplaats	
15	Kleine woningen (Tiny house of tijdelijke flexwoningen)	per woning	0,6	0,7	0,7	0,7	0,3	parkeerplaats	
15	Kantoor (zonder baliefunctie)	per 100 m ² bruto vloeroppervlak	1,9	2,4	2,6	2,6	5%		
16	Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	per 100 m ² bruto vloeroppervlak	2,5	3,0	3,6	3,6	20%		
17	Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	per 100 m ² bruto vloeroppervlak	1,6	2,0	2,4	2,4	5%		Exclusief vrachtwagenparkeren
18	Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)	per 100 m ² bruto vloeroppervlak	0,7	0,9	1,1	1,1	5%		Exclusief vrachtwagenparkeren
19	Bedrijfsverzamelgebouw ²	per 100 m ² bruto vloeroppervlak	1,4	1,8	2,0	2,0	5%		
20	Buurtsupermarkt	per 100 m ² bruto vloeroppervlak	2,3	3,2	4,1	4,1	89%		
21	Fullservice-supermarkt	per 100 m ² bruto vloeroppervlak	3,9	5,0	5,9	5,9	93%		
22	Grote supermarkt (XL)	per 100 m ² bruto vloeroppervlak	6,6	7,6	8,6	8,6	84%		
23	Groothandel specialist (bijvoorbeeld levensmiddelen, kantoorartikelen)	per 100 m ² bruto vloeroppervlak	n.v.t.	6,4	6,8	6,8	80%		

2) Met de functie Bedrijfsverzamelgebouw bedoelen we een functie waarin drie deelfuncties in ongeveer gelijk mate aanwezig zijn: arbeidsintensieve bedrijvigheid, arbeidsextensieve bedrijvigheid en een (on)zelfstandige kantoorfunctie.

24	Groothandel algemeen	per 100 m ² bruto vloeroppervlak	n.v.t.	7,1	7,1	7,1	80%		
25	Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum 20.000-30.000 inwoners	per 100 m ² bruto vloeroppervlak	3,6	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	82%		
30	Buurt- en dorpscentrum	per 100 m ² bruto vloeroppervlak	n.v.t.	3,3	4,0	n.v.t.	72%		
31	wijkcentrum	per 100 m ² bruto vloeroppervlak	n.v.t.	4,0	4,9	n.v.t.	76%		
35	weekmarkt (bij klein wijk-, buurt- en dorpscentrum)	per 100 m ² bruto vloeroppervlak	0,2	0,2	0,2	n.v.t.	85%		1 m1 kraam = 6 m2 bvo (als geen parkeren achter kraam dan + 1,0 pp per standhouder).
36	kringloopwinkel	per 100 m ² bruto vloeroppervlak	n.v.t.	1,3	2,0	2,3	89%		
37	bruin- en witgoedzaken	per 100 m ² bruto vloeroppervlak	4,1	6,2	8,2	9,3	92%		
38	woonwarenhuis/woonwinkel	per 100 m ² bruto vloeroppervlak	1,3	1,8	2,0	2,0	91%		
43	bouwmarkt	per 100 m ² bruto vloeroppervlak	n.v.t.	1,9	2,5	2,5	87%		
44	Tuin/groencentrum	per 100 m ² bruto vloeroppervlak	n.v.t.	2,4	2,7	2,9	89%		Inclusief buitenruimte
46	Bibliotheek	per 100 m ² bruto vloeroppervlak	0,5	0,8	1,2	1,4	97%		
47	Museum	per 100 m ² bruto vloeroppervlak	0,6	0,8	1,1	1,5	95%		
48	Bioscoop	per 100 m ² bruto vloeroppervlak	3,2	8,0	11,2	13,7	94%		1 zitplaats is circa 3 m2 bvo; Bij bioscopen moet voor parkeren rekening worden gehouden met een eventuele overlap tussen twee voorstellingen (+ 40%) Gegeven kengetallen betreffen de drukste voorstelling op de drukste dag van de drukste maand

49	Filmtheater/filmhuis	per 100 m ² bruto vloeroppervlak	2,6	5,3	7,9	9,9	97%		1 zitplaats is circa 3 m ² bvo; Bij filmhuizen moet voor parkeren rekening worden gehouden met een eventuele overlap tussen twee voorstellingen (+20%) Gegeven kengetallen betreffen de drukste voorstelling op de drukste dag van de drukste maand
50	Theater/schouwburg	per 100 m ² bruto vloeroppervlak	7,4	8,0	9,8	12,0	87%		100 zitplaatsen is 300 m ² bvo
51	Musicaltheater	per 100 m ² bruto vloeroppervlak	2,9	3,4	4,0	5,1	86%		100 zitplaatsen is 840 m ² bvo
52	Casino	per 100 m ² bruto vloeroppervlak	5,7	6,1	6,5	8,0	86%		
53	Bowlingcentrum	per baan	1,6	2,3	2,8	2,8	94%		
54	Biljart-/snookercentrum	per tafel	0,9	1,2	1,4	1,8	87%		
55	Dansstudio	per 100 m ² bruto vloeroppervlak	1,6	3,9	5,5	7,4	93%		
56	Fitnessstudio/sportschool	per 100 m ² bruto vloeroppervlak	1,4	3,4	4,8	6,5	87%		
57	Fitnesscentrum	per 100 m ² bruto vloeroppervlak	1,7	4,5	6,3	7,4	90%		
58	Wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)	per 100 m ² bruto vloeroppervlak	n.v.t.	n.v.t.	9,3	10,3	99%		
59	Sauna, hammam	per 100 m ² bruto vloeroppervlak	2,5	4,6	6,7	7,3	99%		
60	Sporthal	per 100 m ² bruto vloeroppervlak	1,6	2,2	2,9	3,5	96%		Let op bij grotere aantallen bezoekers zijn de kencijfers te laag
61	Sportzaal	per 100 m ² bruto vloeroppervlak	1,2	2,0	2,9	3,6	94%		Let op bij grotere aantallen bezoekers zijn de kencijfers te laag
62	Tennishal	per 100 m ² bruto vloeroppervlak	0,3	0,4	0,5	0,5	87%		

63	Squashhal	per 100 m ² bruto vloeroppervlak	1,6	2,4	2,7	3,2	84%		
64	Zwembad overdekt	per 100 m ² bassin	n.v.t.	10,7	11,5	13,3	97%		Parkeerkencijfers combinatie zwembad overdekt en openlucht: bereken via verhouding bassin overdekt en openlucht aan de hand van kencijfers overdekt per 100 m ² bassin en kencijfers openlucht per 100 m ² bassin
65	Zwembad openlucht	per 100 m ² bassin	n.v.t.	10,1	12,9	15,8	99%		Parkeerkencijfers combinatie zwembad overdekt en openlucht: bereken via verhouding bassin overdekt en openlucht aan de hand van kencijfers overdekt per 100 m ² bassin en kencijfers openlucht per 100 m ² bassin
67	Sportveld	per hectare netto terrein	20,0	20,0	20,0	20,0	95%		Van deze functie kunnen alleen globale parkeerkencijfers gegeven worden. Bij het toepassen van deze cijfers moet een forse marge in acht worden genomen. Parkeerkencijfers zijn exclusief kantine, kleedruimte, oefenveldje en toiletten.
68	Stadion	per zitplaats	0,1	0,1	0,1	n.v.t.	99%		Van deze functie kunnen alleen globale parkeerkencijfers gegeven worden. Bij het toepassen van deze cijfers moet een forse marge in acht worden genomen.
69	Kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)	per 100 m ² bruto vloeroppervlak	1,3	1,6	1,9	2,1	98%		

70	Kunstijsbaan (400 meter)	per 100 m ² bruto vloeroppervlak	n.v.t.	2,3	2,6	2,8	98%		
71	Ski- snowboardhal	per 100 m ² bruto vloeroppervlak	n.v.t.	n.v.t.	2,6	2,6	98%		
72	Jachthaven	per ligplaats	0,6	0,6	0,6	0,6	0%		
73	Golfoefencentrum (pitch en putt)	per centrum	n.v.t.	n.v.t.	51,1	56,2	93%		Uitgaande van een omvang van circa 6 ha
74	Golfbaan (18 holes)	per 18 holes	n.v.t.	n.v.t.	96,0	118,3	98%		Een 18-holes golfbaan is gemiddeld 60 - 70 ha groot
75	Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), gemiddeld en kleiner	per 100 m ² bruto vloeroppervlak	3,1	3,9	4,7	5,1	97%		
76	Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), groot	per 100 m ² bruto vloeroppervlak	3,7	4,6	5,6	6,1	98%		
77	Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), zeer groot	per 100 m ² bruto vloeroppervlak	4,0	4,9	5,9	6,4	98%		
78	Kinderboerderij (stadsboerderij)	per 100 m ² bruto vloeroppervlak	3,1	3,9	4,7	5,1	97%		
79	Manege (paardenhouderij)	per box	n.v.t.	n.v.t.	0,4	0,4	90%		
80	Dierenpark	per hectare netto terrein	8,0	8,0	8,0	8,0	99%		
81	Attractie- en pretpark	per hectare netto terrein	n.v.t.	n.v.t.	8,0	8,0	99%		
82	Volkstuin	per 10 tuinen	n.v.t.	1,3	1,4	1,5	100%		
83	Plantentuin (botanische tuin)	per tuin	n.v.t.	7,5	10,5	13,5	99%		
84	Camping (kampeerterrein)	per standplaats	n.v.t.	n.v.t.	1,2	1,2	90%		Exclusief 10% voor gasten van bezoekers
85	Bungalowpark (huisjescomplex)	per bungalow	n.v.t.	n.v.t.	1,7	2,1	91%		
86	1* Hotel	per 10 kamers	0,4	0,8	2,5	4,5	77%		
87	2* Hotel	per 10 kamers	1,5	2,4	4,3	6,3	80%		
88	3* Hotel	per 10 kamers	2,2	3,4	5,2	6,8	77%		
89	4* Hotel	per 10 kamers	3,5	5,3	7,5	9,0	73%		
90	5* Hotel	per 10 kamers	5,5	8,3	11,0	12,6	65%		
91	Café/bar/cafeteria	per 100 m ² bruto vloeroppervlak	6,0	6,0	7,0	8,0	90%		
92	Restaurant	per 100 m ² bruto vloeroppervlak	11,0	11,0	15,0	15,0	80%		

93	Discotheek/ feestzaal	per 100 m ² bruto vloeroppervlak	7,0	13,9	20,9	20,9	99%		
94	Evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw	per 100 m ² bruto vloeroppervlak	5,5	6,5	8,5	n.v.t.	99%		
95	Huisartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	2,3	2,8	3,3	3,3	57%		
96	Apotheek	per apotheek	2,4	2,9	3,4	n.v.t.	45%		
97	Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1,4	1,7	2,0	2,0	57%		
98	Consultatiebureau	per behandelkamer	1,5	1,8	2,1	2,2	50%		
99	Consultatiebureau voor ouderen	per behandelkamer	1,3	1,6	2,0	2,2	38%		
100	Tandartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1,7	2,2	2,6	2,7	47%		
101	Gezondheidscentrum	per behandelkamer	1,7	2,1	2,5	2,5	55%		
102	Ziekenhuis	per 100 m ² bruto vloeroppervlak	1,5	1,7	1,9	2,0	0%		Let op: 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; dagverplegingsrespectievelijk deeltijdbehandelingspatiënten: 0,5 p.p. per bed respectievelijk plaats; medewerkers: 0,25 p.p. per formatieplaats (voor elke ambulante behandelaar 1 parkeerplaats; Aandeel bezoekers: 29%
103	Crematorium	per (deels) gelijktijdige plechtigheid	n.v.t.	n.v.t.	30,1	30,1	99%		

104	Begraafplaats	per (deels) gelijktijdige plechtigheid	n.v.t.	n.v.t.	31,6	31,6	97%		
105	Penitentiaire inrichting	per 10 cellen	1,7	2,2	3,3	3,7	37%		
106	Religiegebouw	per zitplaats	0,2	0,2	0,2	n.v.t.	0%		
107	Verpleeg- en verzorgingstehuis	per wooneenheid	0,6	0,6	0,6	0,6	60%		
108	Kinderdagverblijf (crèche)	per 100 m ² bruto vloeroppervlak	1,0	1,2	1,4	1,5	0%		
109	Basisonderwijs	per leslokaal	0,8	0,8	0,8	0,8	0%		
110	Middelbare school	per 100 leerlingen	3,7	4,6	4,9	4,9	11%		
111	ROC	per 100 leerlingen	4,8	5,4	5,9	5,9	7%		
112	Hogeschool	per 100 studenten	9,4	10,1	10,9	10,9	72%		
113	Universiteit	per 100 studenten	13,4	15,4	16,7	16,8	48%		
114	Avondonderwijs	per 10 studenten	4,6	5,7	6,8	10,5	95%		

Bijlage 2: Fietsparkeernormen

Achtergrondinformatie

Het gewenste aantal fietsparkeervoorzieningen bij een kantoor, een winkel of openbare voorziening wordt bij voorkeur bepaald op basis van tellingen. Dat biedt de beste garantie dat het aanbod voldoet aan de vraag. In een aantal situaties is het echter lastig of onmogelijk om tellingen uit te voeren, bijvoorbeeld omdat het nieuwbouw betreft. In dergelijke situaties kan met behulp van kencijfers het gewenste aantal fietsparkeerplaatsen berekend worden. Dit is vooral van belang als in het ontwerp van het gebouw of de openbare ruimte rekening gehouden moet worden met grote aantallen fietsen.

De kencijfers geven inzicht in het te verwachten aantal geparkeerde fietsen bij een bepaalde functie op een bepaalde locatie op het maatgevende moment van de week. Het aanwijzen van de juiste plek voor fietsparkeerplaatsen gebeurt op praktische wijze. Daar waar daadwerkelijk fietsen worden gestald, worden de fietsparkeerplaatsen gemaakt. Doel van deze werkwijze is vraagvolgend te opereren, om tegemoet te komen aan het daadwerkelijk gebruik. Zo wordt voorkomen dat fietsparkeerplaatsen gerealiseerd worden op plekken die voor gebruikers niet logisch zijn.

Toepassing fietsparkeernormen

Bij het gebruik van de fietsparkeernormen moet met de volgende punten rekening worden gehouden:

- Voor het bepalen van het benodigde aantal fietsparkeerplaatsen moet worden uitgegaan van een maximale fietsparkeerdruk van 80%.
- Functies die door hun gebruikersprofiel (bijvoorbeeld veel studenten) afwijken van het gemiddelde, kennen een afwijkende vraag.
- Er moet worden uitgegaan van het drukste moment tijdens een 'normale' week.
- Bij seizoen afhankelijke functies (buitenzwembaden, tuincentra) is sprake van een 'normale' week tijdens het maatgevende seizoen.

De fietsparkeernormen zijn bedoeld voor solitaire functies. Ze zijn dus niet geschikt voor gebieden met grote menging van functies. Fietsparkeerplaatsen worden daarom vraagvolgend geplaatst. De fietsparkeernormen voor de verschillende functies zijn opgenomen in deze bijlage.

Op basis van het document 'Fietsgebruik per gemeente' van Kenniscentrum Fietsberaad is de gemeente Oisterwijk een gemiddelde gemeente voor wat fietsgebruik betreft. Het is daarom niet nodig om correctiefactoren toe te passen op de landelijke kencijfers.

Maatgevende moment

Het drukste moment in een normale week of in het jaar is maatgevend voor de norm, tabel 24 en volgende met alternatieve eenheden en maatgevende momenten geven het maatgevende moment voor de verschillende functies weer. Bij het verrichten van tellingen kunnen deze tabellen gebruikt worden om het juiste telmoment te bepalen. In deze tabellen staat ook hoe de eenheden voor de grootte van de functies omgerekend kunnen worden naar alternatieve eenheden.

Standaard is een marge van +20% in de normen verwerkt (uitgezonderd woningen). Deze extra parkeer-capaciteit is gewenst, omdat fietsers de lege plekken ook moeten kunnen vinden (frictieleegstand). Daarnaast wordt zo enige flexibiliteit geboden om een beperkte groei van het fietsgebruik te kunnen opvangen.

Voor werklocaties wordt zo veel mogelijk onderscheid gemaakt tussen werknemers en bezoekers.

Fietsparkeernormen

Kantoor	Locatie	Norm	Per	Opmerking
Kantoor (personeel)	Centrum Schil centrum Rest bebouwde kom Buitengebied Op NS-station	1,7 1,2 1,2 0,7 0,9	100 m ² bvo	Hoe meer gespecialiseerde functies, hoe lager het fietsgebruik. Ook de cultuur van de branche heeft invloed.
Kantoor (bezoekers)		5	balie	Minimaal 10

Tabel 3 Fietsparkeernormen kantoor

Basisscholen	Schoolgrootte	Norm	Per	Opmerking
Basisschool (leerlingen)	< 250 leerlingen 250 tot 500 leerlingen > 500 leerlingen	4,3 5,0 6,2	10 leerlingen	Bij een groter verzorgingsgebied meer fietsen en ook auto's

Basisschool (medewerkers)		0,4	10 leerlingen	
---------------------------	--	-----	---------------	--

Tabel 4 Fietsparkeernormen basisscholen

Middelbare scholen en ROC's	Locatie	Norm	Per	Opmerking
Middelbare school (leerlingen)		14	100 m ² bvo	Grote aantallen
Middelbare school (medewerkers)	Centrum Schil Centrum Rest bebouwde kom	0,6 0,5 0,4	100 m ² bvo	
ROC (leerlingen)		12	100 m ² bvo	Op OV-locaties lager
ROC (medewerkers)		0,9	100 m ² bvo	

Tabel 5 Fietsparkeernormen middelbare scholen en ROC's

Winkelen en boodschappen	Locatie	Norm	Per	Opmerking
Winkelcentrum	Binnen de bebouwde kom	2,7	100 m ² bvo	
Supermarkt	Binnen de bebouwde kom	2,9	100 m ² bvo	
Bouwmarkt	Binnen de bebouwde kom	0,25	100 m ² bvo	
Tuincentrum	Binnen de bebouwde kom Buiten de bebouwde kom	0,4 0,1	100 m ² bvo	Vaak voldoende ruimte voor fietsparkeerplekken en evt. uitbreidingen

Tabel 6 Fietsparkeernormen winkelen en boodschappen

Horeca en verblijfsrecreatie	Locatie	Norm	Per	Opmerking
Fastfoodrestaurant	Centrum en schil Rest bebouwde kom Buitengebied	29 10 5	Locatie	Terras meetellen
Restaurant (eenvoudig)	Binnen de bebouwde kom Buiten de bebouwde kom	18 15	100 m ² bvo	Bijv. pannenkoekenhuis Terras meetellen
Restaurant (luxe)		4	100 m ² bvo	

Tabel 7 Fietsparkeernormen horeca en verblijfsrecreatie

Gezondheidszorg en maatschappelijke voorzieningen	Locatie	Norm	Per	Opmerking
Apotheek (bezoekers)		7	Locatie	Kleine aantallen
Apotheek (medewerkers)		4	Locatie	Kleine aantallen
Begraafplaats/ crematorium		5	Gelijktijdige plechtigheid	Kleine aantallen
Gezondheidscentrum (bezoekers)		1,3	100 m ² bvo	
Gezondheidscentrum (medewerkers)		0,4	100 m ² bvo	
Kerk/moskee		40	100 zitplaatsen	Fietsgebruik kan per geloofsgemeenschap verschillen
Ziekenhuis (bezoekers)		0,5	100 m ² bvo	Grote aantallen

Ziekenhuis (medewerkers)	Centrum Schil centrum Rest bebouwde kom	0,4 0,4 0,2	100 m ² bvo	Grote aantallen
--------------------------	---	-------------------	------------------------	-----------------

Tabel 8 Fietsparkeernormen gezondheidszorg en maatschappelijke voorzieningen

Sport, cultuur en ontspanning	Locatie	Norm	Per	Opmerking
Bibliotheek		3	100 m ² bvo	
Bioscoop	Centrum Schil centrum Rest bebouwde kom	7,8 4,3 1,4	100 m ² bvo	Grote aantallen
Fitness	Centrum Schil centrum Rest bebouwde kom	5,0 3,7 2,0	100 m ² bvo	
Museum		0,9	100 m ² bvo	
Sporthal		2,5	100 m ² bvo	
Sportveld		61	ha netto terrein	
Sportzaal		4,0	100 m ² bvo	
Stadion		9	100 zitplaatsen	Grote aantallen
Stedelijk evenement		32	100 bezoekers	Grote aantallen
Theater	Centrum Schil centrum Rest bebouwde kom	24 21 18	100 zitplaatsen	Grote aantallen
Zwembad (openlucht)		28	100 m ² basin	Grote aantallen
Zwembad (overdekt)		20	100 m ² basin	Grote aantallen

Tabel 9 Fietsparkeernormen sport, cultuur en ontspanning

Overstappen	Locatie	Norm	Per	Opmerking
Busstation	Centrum en schil	42	Halterende buslijn	
Carpoolplaats	Rest bebouwde kom	0,8	Autoparkeerplaats	

Tabel 10 Fietsparkeernormen overstappen

Woning	Norm 1	Per	Opmerking	Norm 2	Per
Rij-, hoek- en vrijstaande woning	5,5	Woning	Bij voorkeur plus 1	1	Kamer
Appartement (met fietsenberging)	2,5	Woning	Minimaal 2 plekken	0,75	Kamer
Appartement (zonder fietsenberging)	0,75	Woning	Ten behoeve van buurtstallingen en fietstrommels. Heeft niet de voorkeur.	0,25	Kamer
Studentenhuis	1	Kamer			

De tabel betreft alleen de fietsparkeervoorzieningen voor bewoners. In de openbare ruimte moet daarnaast rekening gehouden worden met fietsparkeervoorzieningen voor bezoekers (0,5–1 per woning).

Tabel 12 Fietsparkeernormen woning

Aantal fietsen	Oppervlakte (m ²)	Opmerking
2	4,1	Haaks
3	5,8	Haaks
4	7,3	45°

5	8,4	45°
6	9,5	45°
7	10,6	45°
8	11,8	45°

Tabel 13 Oppervlak fietsenshuur bij woningen voor het stallen van fietsen, exclusief bergruimte)

Alternatieve eenheden en maatgevende momenten fiets parkeren ³

Kantoor	Eenheid 1	Eenheid 2	Eenheid 3	Maatgevend moment
Kantoor (personeel)	100 m ² bvo	4 arbeidsplaat- sen		Werkdagochtend
Kantoor met balie (bezoekers)	Balie			Werkdagochtend
Basisscholen				
Basisschool (leerlingen)	10 leerlingen	0,4 leslokalen		Schooltijden
Basisschool (medewerkers)				
Middelbare scholen en ROC's	Eenheid 1	Eenheid 2	Eenheid 3	Maatgevend moment
Middelbare school (leerlingen)				
Middelbare school (medewerkers)	100 m ² bvo	1 leslokaal		Schooltijden
ROC (leerlingen)				
ROC (medewerkers)				
Winkelen en boodschappen doen	Eenheid 1	Eenheid 2	Eenheid 3	Maatgevend moment
Winkelcentrum	100 m ² bvo	80 m ² vvo	0,56 winkels	Zaterdagmiddag 14-17 uur
Supermarkt	100 m ² bvo	80 m ² vvo	0,5 kassa	Zaterdagmiddag 14-17 uur
Bouwmarkt	100 m ² bvo	90 m ² vvo		Zaterdag (en koopzondag)
Tuincentrum	100 m ² bvo (totaal)	80 m ² bvo (binnen)	80 m ² vvo (totaal)	Zaterdag (en koopzondag)

Tabel 14 Alternatieve eenheden en maatgevende momenten per solitaire functie, deel 1

Gezondheidszorg en voorzieningen	Eenheid 1	Eenheid 2	Eenheid 3	Maatgevend moment
Apotheek (bezoekers)				
Apotheek (medewerkers)	Locatie	4 kassa's	12 medewerkers	Werkdag 14-16 uur
Begraafplaats	Gelijktijdige plechtigheid	0,35 locatie		Tijdens plechtigheid
Crematorium		120 zitplaatsen		
Gezondheidscentrum (bezoekers)	100 m ²	1,33 behandelkamers		Werkdag 9-12 uur
Gezondheidscentrum (medewerkers)				
Kerk/moskee	100 zitplaatsen			Tijdens dienst
Ziekenhuis (bezoekers)	100 m ² bvo	1,33 bedden		Werkdag 10-12 uur, 14-16 uur, en 19-20 uur

3) Toetsing vindt altijd eerst plaats op eenheid 1. Indien daarmee niet kan worden gerekend, vallen we terug op eenheid 2, of indien nodig eenheid 3

Ziekenhuis (medewerkers)				
Horeca en verblijfsrecreatie	Eenheid 1	Eenheid 2	Eenheid 3	Maatgevend moment
Fastfoodrestaurant	Locatie	15,6 tafels	60 stoelen	Zondag 17-18 uur
Restaurant (eenvoudig)	100 m ² bvo	13 tafels	50 stoelen	Vr-za-zo 18-20 uur
Restaurant (luxe)		6,5 tafels	25 stoelen	Vr-za-zo 18-20 uur

Tabel 15 Alternatieve eenheden en maatgevende momenten per solitaire functie, deel 2

Sport, cultuur en ontspanning	Eenheid 1	Eenheid 2	Eenheid 3	Maatgevend moment
Bibliotheek	100 m ² bvo	1000 leden		Woensdag 13-16 uur
Bioscoop	100 m ² bvo	0,15 zalen	33 stoelen	Zaterdag 19-22 uur
Fitness	100 m ² bvo	6 apparaten		Ma-di-wo 19-21 uur
Museum	100 m ² bvo			Buiten schooltijden
Sporthal	100 m ² bvo	0,21 kleedkamers	0,05 locatie	Zaterdag en zondag 13-18 uur
Sportveld	Ha netto terrein	1,15 velden		Speeldag ochtend, evt. wedstrijd met veel publiek
Sportzaal	100 m ² bvo	0,26 kleedkamers	0,05 locatie	Gebruikstijden
Stadion	100 zitplaatsen			Bij thuiswedstrijden
Stedelijk evenement	100 bezoekers			Afhankelijk van evenement
Theater	100 zitplaatsen	0,5 zalen	300 m ² bvo	Zaterdag 19-22 uur
Zwembad (openlucht)	100 m ² bassin			Bij mooi weer, buiten schooltijd
Zwembad (overdekt)	100 m ² bassin			Vrijdag 9-13 uur
Woning	Eenheid 1	Eenheid 2	Eenheid 3	Maatgevend moment
Rij- en vrijstaande woning	Kamer	25 m ² bvo	0,25 woning	
Appartementen (met fietsenberging)	Kamer	25 m ² bvo	0,33 woning	avond
Appartementen (zonder fietsenberging)	Kamer	25 m ² bvo	0,33 woning	
Studentenhuis	kamer			

Tabel 16 Alternatieve eenheden en maatgevende moment per solitaire functie, deel 3

Algemene opmerkingen/definities:

- bvo: bruto vloeroppervlak
- vvo: verkoop vloeroppervlak
- arbeidsplaats: maximaal gelijktijdig aanwezige werknemers

Bijlage 3: Loopafstanden

Loopafstanden

Als de parkeervraag niet (volledig) op eigen terrein kan worden opgelost, kan gekeken worden naar vervangende parkeergelegenheid. In Tabel is aangegeven wat een acceptabele loopafstand tot deze vervangende parkeergelegenheid is. De loopafstand wordt bepaald vanaf de eerste deur van een complex (bij een woning is dat de voordeur, bij een kantoorpand de hoofdingang, et cetera) via de kortste route over bestaande en/of geplande infrastructuur.

Hoofdfunctie	Acceptabele loopafstand
Wonen	100 meter
Winkelen	400 meter
Werken	400 meter
Horeca en verblijfsrecreatie	300 meter
Sportvoorziening	200 meter
Gezondheidszorg	100 meter
Onderwijspersoneel	200 meter
Onderwijs halen en brengen	150 meter

Tabel 17 Acceptabele loopafstanden ⁴

4) CROW: Ontwerpwijzer voetgangers (paragraaf 5.1)

Bijlage 4: Parkeerdruk berekenen

Parkeerdruk berekenen

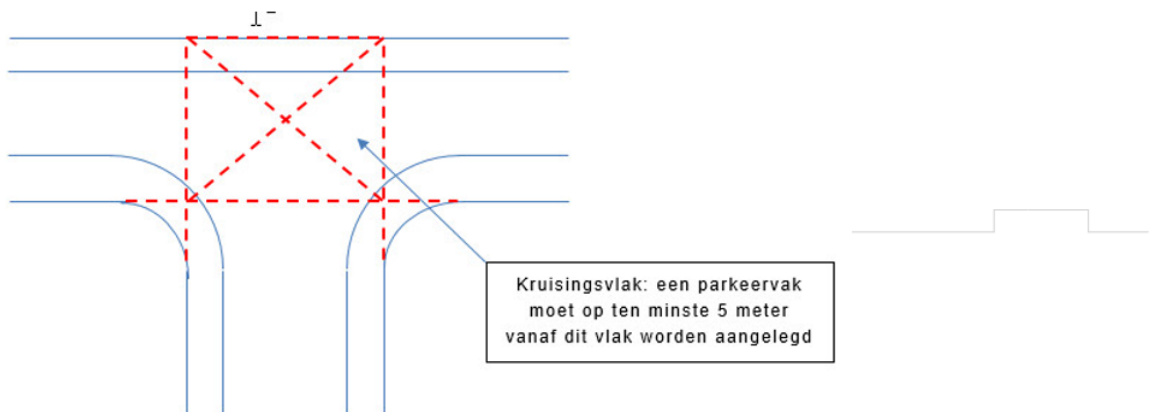
In bijlage 4 van deze beleidsregels staat beschreven op welke manier de parkeerdruk voor de toepassing van deze beleidsregels wordt gemeten. De parkeerdruk is in dit geval het percentage parkeerplaatsen op de openbare weg waarop een auto staat geparkeerd. Daarbij wordt eerst het gebied bepaald waarin het onderzoek zal plaatsvinden. Vervolgens wordt het aantal legale parkeerplaatsen geteld, waarna op de genoemde tijdstippen het aantal geparkeerde auto's wordt geteld.

Afbakening gebied.

In bijlage 3 van deze beleidsregels staat de loopafstand waarbinnen een oplossing voor het niet kunnen parkeren op eigen terrein gevonden moet worden. De loopafstand wordt gemeten vanaf de eerste deur van een complex. Bij een woning is dat de voordeur, bij een andere functie de hoofdingang. Op alle wegvakken in het gebied dat binnen deze loopafstand valt, wordt de parkeerdruk gemeten. Dit gebied wordt op kaart aangegeven. Een wegvak is een gedeelte van de weg tussen twee kruispunten of het doodlopende gedeelte vanaf een kruispunt. Wanneer de loopafstand eindigt halverwege een wegvak, wordt het hele wegvak meegenomen in de berekening.

Aantal parkeerplaatsen.

Vervolgens wordt het aantal legale parkeerplaatsen per wegvak geteld. Een legale plek is: een parkeervak (uitgezonderd gehandicaptenparkeerplaatsen en gereserveerde plaatsen). Als er geen parkeervakken zijn, wordt de straatlengte in meters gedeeld door zes meter (lengte van een parkeervak volgens de meest recente richtlijnen CROW – ASVV). De straatlengte wordt gemeten tussen kruispunten, uitgezonderd onderbrekingen (een plaats in een parkeerstrook voor bijv. een boom, speelplek, afvalcontainer of een uitrit). Ook mag vijf meter vanaf een kruising niet worden geparkeerd, hieronder een voorbeeld van een kruisingsvlak. Dit moet worden afgetrokken van de straatlengte. Als de deling leidt tot een getal achter de komma, dan wordt het aantal plaatsen naar beneden afgerond, tenzij het getal achter de komma groter of gelijk is aan acht.



Figuur 1 Afstand tussen parkeervak en kruispunt

Aantal geparkeerde auto's

Per maatgevend moment worden het aantal geparkeerde auto's geteld. Hierbij maken we onderscheid tussen auto's die op de legale parkeerplaatsen staan en auto's die op illegale plekken in de openbare ruimte staan (foutparkeerders). Ook foutparkeerders worden meegenomen in de berekening van de parkeerdruk. Parkeerplaatsen op eigen terrein tellen niet mee in deze meting. Het gaat immers om de situatie die mensen tegenkomen als zij in een bepaalde straat willen parkeren. Ook auto's op gehandicaptenparkeerplaatsen en nadere gereserveerde parkeerplaatsen op de openbare weg tellen niet mee.

Tijdstippen van meting.

De meting wordt op onderstaande momenten uitgevoerd. Tenzij de parkeervraag van de ontwikkeling op één van de onderstaande momenten 0 is.

Doordeweekse avond/nacht 23.00-01.00 uur

Doordeweekse ochtend 10.00-12.00 uur

Doordeweekse middag 13.00-15.00 uur

Koopavond 18.00-20.00 uur

Zaterdagmiddag 13.00-15.00 uur

De doordeweekse tellingen geven een beeld van de 'normale parkeerdruk'. De tellingen op koopavond en zaterdagmiddag geven een beeld van de tellingen tijdens de wekelijkse piekdruk. De tellingen worden uitgevoerd buiten de vakantieperiodes.

Parkeerdruk.

Parkeerdruk bestaand = (het aantal geparkeerde auto's huidige situatie legaal en illegaal)/ (het aantal legale parkeerplaatsen huidige situatie)

Parkeerdruk toekomst = (parkeerbehoefte nieuwe situatie) + (het aantal geparkeerde auto's huidige situatie legaal en illegaal)/ (het aantal legale parkeerplaatsen huidige situatie)

De verschillende tijdstippen kunnen een verschillende parkeerdruk opleveren. Immers 's avonds kunnen de parkeerplaatsen anders gebruikt worden dan overdag. Per afzonderlijk tijdstip wordt de bestaande en toekomstige parkeerdruk bepaald.

De hoogste parkeerdruk die wordt gemeten op de aangegeven tijdstippen is maatgevend voor het bepalen of de parkeerdruk ruimte biedt voor de beoogde ontwikkeling. Bij een percentage boven 90% is sprake van parkeerdruk. Dit betekent dat als op één van de gemeten tijdstippen de parkeerdruk boven de 90% uitkomt, er geen gebruik kan worden gemaakt van de restcapaciteit van de openbare weg.

Bijlage 5: Hardheidsclausule

De hardheidsclausule komt er op neer dat het college overeenkomstig deze beleidsregel handelt, tenzij dat voor een of meer belanghebbenden gevolgen zou hebben die wegens bijzondere omstandigheden onevenredig zijn in verhouding tot de met deze beleidsregel te dienen doelen. De "tenzij-regel" wordt wel de inherente afwijkingsbevoegdheid genoemd.

Tot 26 oktober 2010 was de lijn in de rechtspraak dat van 'bijzondere omstandigheden' als bedoeld in artikel 4:84 Awb slechts sprake kan zijn als het gaat om omstandigheden waarmee bij het vaststellen van de beleidsregel geen rekening is gehouden (zie een uitspraak van de Afdeling van 6 februari 2008, ECLI:NL:RVS:2008:BC:3627). Omstandigheden die reeds in de beleidsregel zijn verdisconteerd, zijn dus geen bijzondere omstandigheden die kunnen nopen tot afwijking van beleidsregels (zie een uitspraak van de Afdeling van 16 februari 2005, ECLI:NL:RVS:2005:AS6225).

In de uitspraak van 26 oktober 2016 (ECLI:NL:RVS:2016:2840) gaat de Afdeling om. Zij kiest vanaf dat moment voor een andere benadering en is van oordeel dat omstandigheden die bij het opstellen van een beleidsregel zijn verdisconteerd, dan wel moeten worden geacht te zijn verdisconteerd, niet reeds daarom buiten beschouwing kunnen worden gelaten. Ook al heeft het betrokken bestuursorgaan bij het opstellen van de beleidsregel deze omstandigheden gezien, daarmee heeft het volgens de Afdeling niet kunnen voorzien of deze omstandigheden alleen of tezamen in een concreet geval niettemin tot onevenredige gevolgen leiden.

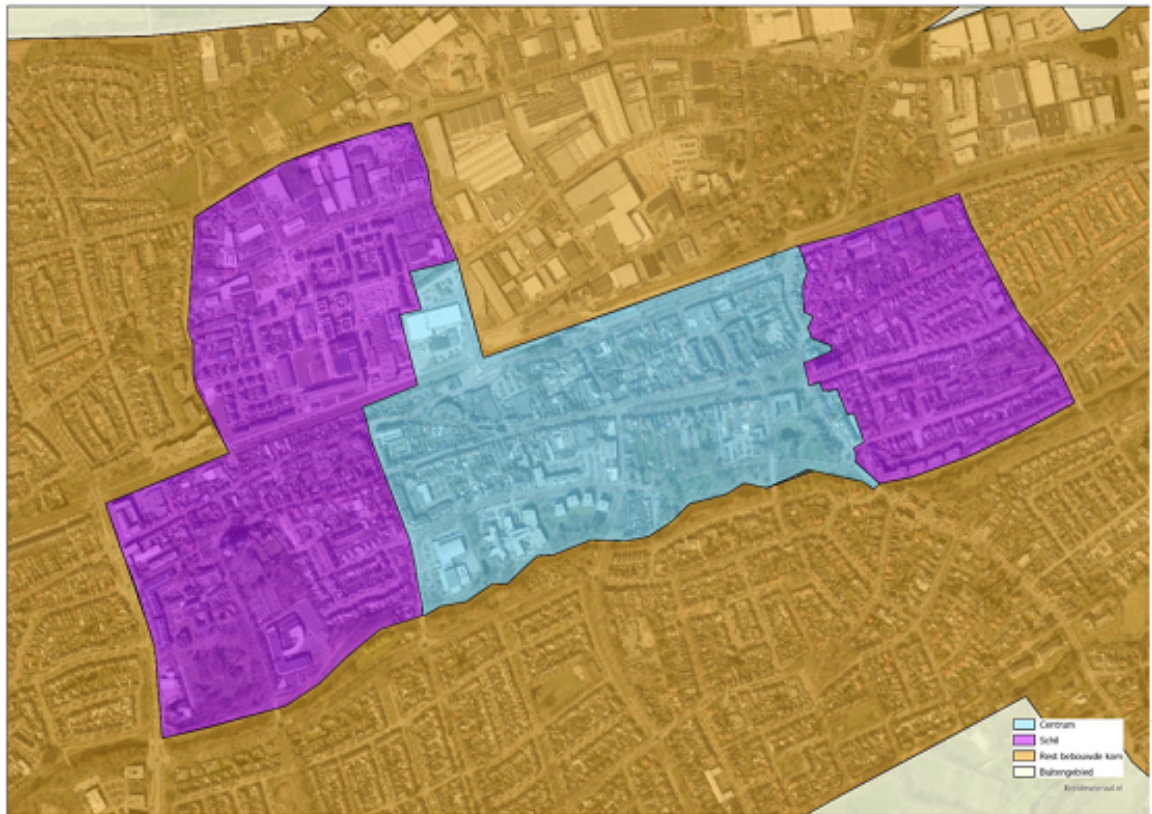
De nieuwe lijn van de Afdeling heeft voor het college tot gevolg dat het 'derhalve alle omstandigheden van het geval dient te betrekken in zijn beoordeling en dient te bezien of deze op zichzelf dan wel tezamen met andere omstandigheden, moeten worden aangemerkt als bijzondere omstandigheden in de zin van artikel 4:84 Awb die maken dat het handelen overeenkomstig deze beleidsregels gevolgen heeft die onevenredig zijn in verhouding tot de met deze beleidsregels te dienen doelen.' Het college kan dus niet meer volstaan met de stelling dat de betrokken omstandigheden al in de beleidsregel zijn verdisconteerd, indien een betrokkene stelt dat een verdisconteerde omstandigheid tot afwijking van het beleid zoals neergelegd in deze beleidsregels moet leiden of – breder – een besluit onevenredige gevolgen heeft.

Met deze nieuwe lijn wordt de reikwijdte van het begrip bijzondere omstandigheden in de zin van artikel 4:84 Awb opgerekt. Ook in deze beleidsregels (al dan niet uitdrukkelijk) verdisconteerde omstandigheden kunnen bijzondere omstandigheden zijn. De vraag rijst wanneer dat het geval is. Uit de uitspraak van 26 oktober 2016 kan worden afgeleid dat verdisconteerde omstandigheden bijzondere omstandigheden zijn wanneer door het college niet is voorzien dat die omstandigheden in een concreet geval tot onevenredige gevolgen leiden.

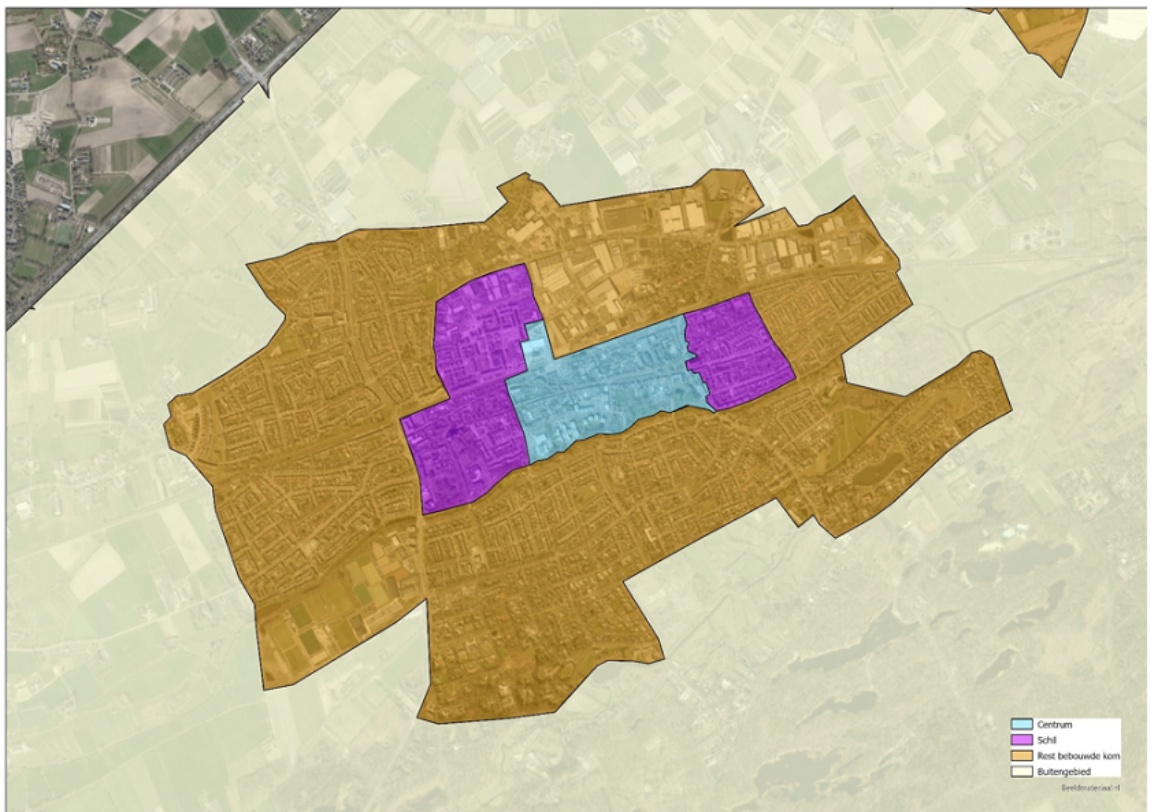
De toetsing van de inherente afwijkingsbevoegdheid uit artikel 4:84 Awb kan overigens sinds 2 februari 2022 (zie een uitspraak van de Afdeling van 2 februari 2022, ECLI:NL:RVS:2022:285) ook aan de orde komen in een situatie waarbij een besluit aan de orde is dat berust op een discretionaire bevoegdheid die is ingevuld met deze beleidsregels. Als de (on)evenredigheid van het bestreden besluit tussen partijen in geschil is en dat besluit in zoverre mede op deze beleidsregels berust, toetst de bestuursrechter, al dan niet uitdrukkelijk, ook de evenredigheid van deze (onderliggende) beleidsregels.

Als deze beleidsregels zelf niet onrechtmatig zijn, toetst de bestuursrechter het bestreden besluit vervolgens aan de norm van artikel 4:84 Awb, luidende: "tenzij dat voor een of meer belanghebbenden gevolgen heeft die wegens bijzondere omstandigheden onevenredig zijn in verhouding tot de met deze beleidsregels te dienen doelen". Daarbij gelden dezelfde maatstaven als bij toetsing van een besluit rechtstreeks aan de evenredigheidsnorm van artikel 3:4, tweede lid, Awb. Onder 'bijzondere omstandigheden' in artikel 4:84 worden, zoals gezegd, zowel niet in deze beleidsregels verdisconteerde omstandigheden als reeds in deze beleidsregels verdisconteerde omstandigheden begrepen. Als sprake is van strijd met artikel 4:84 Awb, wordt het bestreden besluit wegens schending van die bepaling vernietigd.

Bijlage 6: Stedelijke zones per kern



Figuur 2 Stedelijke zones centrum Oisterwijk



Figuur 3 Stedelijke zones kern Oisterwijk



Figuur 4 Stedelijke zones Moergestel

