

Gemeente
's-Hertogenbosch



Nota Parkeernorme- ring 2016

Auto en fiets

Omdat we ons verplaatsen



's-Hertogenbosch

Gemeente 's-Hertogenbosch

Nota Parkeernormering 2016

Auto en fiets

Datum

21 september 2016

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Gemeente 's-Hertogenbosch
Titel rapport	Nota Parkeernormering 2016 Auto en fiets
Datum publicatie	21 september 2016

	Inhoud	Pagina
1	Inleiding	1
2	Kader	2
2.1	Juridisch kader	2
2.2	Gemeentelijk mobiliteitsbeleid	3
3	Visie op parkeernormering	5
4	Basis voor parkeernormering	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
4.1	Autobezit, autogebruik en fietsgebruik	7
4.2	Gebiedsindeling	8
4.3	Parkeernormen en richtlijnen auto	9
4.4	Richtlijnen fiets	13
5	Toepassingskader	15
5.1	Berekening parkeerbehoefte auto en fiets	15
5.2	Confrontatie parkeerbehoefte met parkeeraanbod	17
5.3	Afwijkingsmogelijkheden	18
5.3.1	Benutten bestaand parkeeraanbod elders	18
5.3.2	Realiseren extra parkeerplaatsen elders	19
5.3.3	De parkeerbehoefte van de ontwikkeling is lager	20
5.4	Indienen vergunningaanvraag	20
5.5	Toetsing door gemeente en vastleggen van afspraken	20
	Bijlage 1 Afbeelding gebiedsbegrenzing	
	Bijlage 2 Lijst met parkeernormen en richtlijnen 's-Hertogenbosch	
	Bijlage 3 Aanwezigheidspercentages	
	Bijlage 4 Stappen toetsing parkeren bouwinitiatieven	

1 Inleiding

Waarom een Nota Parkeernormering?

De beschikbare openbare ruimte wordt schaarser omdat steeds meer functies hierop beslag leggen. Nieuwe ontwikkelingen zijn wenselijk voor de (economische) ontwikkeling en leefbaarheid van de stad, maar leggen ook druk op dit gebied. Elke ontwikkeling kent een parkeerbehoefte die niet altijd op het eigen terrein kan worden opgevangen. Op die momenten wordt de openbare ruimte gebruikt voor parkeren. Dit kan de kwaliteit van de openbare ruimte aantasten.

Om te bepalen hoeveel parkeerplaatsen bij een ontwikkeling benodigd zijn, heeft de gemeente parkeernormen geformuleerd. Op grond van de Wro mag de bouwverordening geen stedenbouwkundige voorschriften meer bevatten. Parkeren moet in een bestemmingsplan geregeld worden. Door voor een aparte Nota Parkeernormering te kiezen, wordt dit probleem ondervangen en is het niet noodzakelijk om in bestemmingsplannen parkeernormering in detail op te nemen. Vanuit het betreffende bestemmingsplan kan in de planregels (en de toelichting) naar de Nota Parkeernormering worden verwezen. Inzichtelijk moet zijn dat het parkeren uitvoerbaar is. De nota dient ook als een toetsingskader voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, waarvoor een nieuw bestemmingsplan wordt opgesteld of waarvoor een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan wordt aangevraagd.

Waarom een nieuwe Nota Parkeernormering?

Om te zorgen dat bij bouwontwikkelingen wordt gezorgd voor een afdoende parkeeroplossing gebruikt de gemeente 's-Hertogenbosch de Nota Parkeernormering. De voorganger van deze nota dateert uit 2003 en is verouderd. Sinds 2003 zijn er diverse ontwikkelingen geweest waardoor de Nota Parkeernormen 2003 niet langer voldoet. Dit betreffen onder andere ontwikkelingen in detailhandel, omzetting van kantoren naar woningen, de komst van hotels en bed and breakfasts, het toestaan van aan huis gebonden beroepen en bedrijven, functiewijzigingen in het buitengebied en woningsplitsing. Daarnaast wordt voor de komende jaren nog een aantal ontwikkelingen voorzien, zoals een verandering in het bezit en gebruik van auto's en fietsen, opkomst van elektrisch aangedreven voertuigen, stimuleren van samenrijden, een toename in thuiswerken en lagere woningbezetting.

In deze Nota Parkeernormering 2016 wordt ingespeeld op deze ontwikkelingen. Deze Nota Parkeernormering is opgesteld om bij nieuw- en verbouwplannen en bij functiewijziging te bepalen hoeveel parkeerplaatsen voor deze ontwikkeling nodig zijn, om zo parkeeroverlast (ongewenste parkeerdruk op de openbare ruimte) als gevolg van de ontwikkeling te voorkomen.

Opbouw van de Nota Parkeernormering

In deze Nota Parkeernormering is het juridisch en beleidsmatig kader opgenomen in hoofdstuk 2. In hoofdstuk 3 is ingegaan op de wijze waarop de gemeente 's-Hertogenbosch aan kijkt tegen parkeernormering en de toepassing hiervan. Tot slot zijn in de hoofdstukken 4 en 5 de parkeernormen en de toepassing van de parkeernormering uitgewerkt.

2 Kader

2.1 Juridisch kader

Bouwverordening

Deze Nota Parkeernormering is van toepassing op nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, nieuwbouw- of verbouwplannen, waarvoor een omgevingsvergunning verplicht is. Bij de beoordeling of de vergunning kan worden verleend, toetst de gemeente de aanvraag aan het bestemmingsplan en aan de Bouwverordening. In artikel 2.5.30 van de Bouwverordening is in het kort bepaald dat de aanvrager in voldoende mate moet voorzien in parkeerruimte op eigen terrein. Met behulp van de Nota Parkeernormering kan de benodigde parkeerruimte worden berekend.

Reparatiewet BZK 2014

Op 29 november 2014 is de Reparatiewet BZK 2014 in werking getreden. De Reparatiewet neemt onder meer de wettelijke grondslag weg voor de stedenbouwkundige bepalingen uit de bouwverordening. Dit betekent dat de stedenbouwkundige voorschriften uit de bouwverordening geleidelijk via overgangsrecht zullen 'uitsterven'. De Reparatiewet hanteert een overgangstermijn die loopt tot 1 juli 2018. Het nieuwe recht treedt echter al eerder in werking wanneer voor 1 juli 2018 een (nieuw) bestemmingsplan wordt vastgesteld. Stedenbouwkundige bepalingen uit de bouwverordening zijn niet meer van toepassing wanneer ontwerpbestemmingsplannen die op dit moment in procedure zijn, (definitief) worden vastgesteld door de gemeenteraad. Dit betekent dat artikel 2.5.30 van de bouwverordening niet meer van toepassing is en het voorzien in de benodigde parkeerruimte dus via het bestemmingsplan geregeld moet worden. In 's-Hertogenbosch wordt dit inmiddels gedaan.

Bestemmingsplan

Per 1 november 2014 is het Besluit Quick Wins in werking getreden. In tegenstelling tot het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dat in 2008 als uitwerking op de Wro is vastgesteld, maakt dit besluit het mogelijk vanuit bestemmingsplannen naar beleidsdocumenten te verwijzen. Hierdoor kan een parkeernorm in het bestemmingsplan via beleidsregels verder worden uitgewerkt. Dit betekent dat de werkwijze weer vergelijkbaar is met de werkwijze met de Bouwverordening.

Als concrete parkeernormen in de regels van het bestemmingsplan worden vastgelegd, dan wordt het bestemmingsplan in de praktijk moeilijk uitvoerbaar en leidt dit tot nodeloze afwijkingsprocedures. Ook zou een wijziging van de parkeernormen die voortkomt uit voortschrijdend inzicht, niet kunnen worden doorgevoerd omdat dan een bestemmingsplanherziening nodig is. Daarom wordt geadviseerd om de beschikbaarheid van voldoende parkeergelegenheid te regelen in de bestemmingsplanregels en daarnaast de specifieke parkeernormen vast te leggen in een aparte nota. Een veel gebruikte manier van borgen van parkeervoorzieningen is door in het bestemmingsplan voldoende ruimte vrij te houden via een toepasselijke bestemming, een bebouwingspercentage of een andere aanduiding. Hiernaast kan een "voorwaardelijke verplichting"¹ in een bestemmingsplan voldoende parkeergelegenheid afdwingen. Door deze mogelijkheden en de mogelijkheden voor wijzigingen en ontheffing in het bestemmingsplan op te nemen, is het mogelijk om via het bestemmingsplan net zo flexibel met bijstellingen van parkeernormen en ontheffingen om te gaan als ten tijde van de bouwverordening. Het is dan ook niet nodig om naar een concrete Nota Parkeernormen inclusief publicatiedatum te verwijzen, want ook dit heeft het nadeel dat bij een wijziging in de Nota Parkeernormen een bestemmingsplanherziening nodig is. Ook stallingsruimte voor fietsen of ruimte voor laden en lossen kunnen zo worden geregeld.

¹ De plicht om bij bepaald gebruik bepaalde voorzieningen te treffen. In dit geval dus parkeervoorzieningen.

Na vaststelling van de 'Nota Parkeernormering' zijn de hierin beschreven parkeernormen en richtlijnen en de werkwijze van toepassing op alle toekomstige ruimtelijke plannen en projecten. Uitzondering vormen de locaties waarvoor in het bestemmingsplan een andere parkeernorm is opgenomen. Parkeernormen opgenomen in bestemmingsplannen genieten voorrang ten opzichte van de parkeernormen zoals opgenomen in deze nota.

Overgangsregeling parkeernormen

Voor bestaande bouwinitiatieven is een overgangsregeling van toepassing. Deze houdt in dat bij de gemeente op dit moment (datum vaststelling) bekende bouwinitiatieven nog maximaal één jaar na publicatiedatum van deze nota een vergunningsverzoek kunnen indienen op basis van de oude gemeentelijke parkeernormen.

2.2 Gemeentelijk mobiliteitsbeleid

Koersnota Hoofdinfrastructuur (2009)

De mobiliteit van mensen en goederenvervoer groeit sterk. De grootschalige ontwikkelingen in de stad versterken die groei nog verder. De bereikbaarheid - en daarmee ook leefbaarheid en verkeersveiligheid - van 's-Hertogenbosch vragen aandacht. De gemeenteraad heeft een koers uitgezet in de vorm van de Koersnota Hoofdinfrastructuur 's-Hertogenbosch. In 2009 is het Uitwerkingsplan Koersnota Hoofdinfrastructuur vastgesteld.

De kern van de Koersnota Hoofdinfrastructuur is de geformuleerde ambitie. Het doel is om van alle verplaatsingen het aandeel van de auto terug te brengen van 70% naar 60%. Deze omslag komt ten gunste van het aandeel openbaar vervoer en fiets in de verplaatsingen, die respectievelijk van 7% naar 10% en van 23% naar 30% toenemen in 2016. De insteek van de Koersnota Hoofdinfrastructuur 's-Hertogenbosch, is als volgt:

- ontvlechten van hoofdinfrastructuur voor auto en openbaar vervoer/ fiets;
- bundelen van verkeer op doorstroommassen met daartussen verkeersluwe verblijfsgebieden;
- het optimaal benutten van de ruit van 's-Hertogenbosch;
- verkeer zonder herkomst of bestemming in de binnenstad ontmoedigen op de binnenstadsring;
- het versterken van het verblijfsklimaat.

Lekker Fietsen (2009)

In het Bossche fietsplan "Lekker Fietsen" is de hiervoor gestelde fietsambitie uitgewerkt in een viertal pijlers:

1. Infrastructuur rijdende fiets: verbetering hoofdfietsnetwerk en overige fietsroutes;
2. Infrastructuur stilstaande fiets: uitbreiding stallingsvoorzieningen en gratis maken bewaakte stallingen;
3. Communicatie: promotie van fietsgebruik, informatievoorziening, participatie en voorlichting fietsbeleid;
4. Innovatie.

In de tweede pijler zijn verschillende projecten opgenomen waaronder het uitbreiden van de bewaakte stallingen in de binnenstad, het gratis maken van de bewaakte stallingen in de binnenstad, het uitbreiden van stallingen bij stations, transferia en andere voorzieningen en het tegengaan van fietsdiefstal in 's-Hertogenbosch.

Op dit moment ontbreekt het aan een methodiek voor het bepalen van het aantal fietsparkeerplaatsen bij nieuwe en bestaande ruimtelijke ontwikkelingen. Mede daarom is er sprake van beperkte handhaving op het gebied van fietsparkeervoorzieningen bij vergunningverlening. Daarom is in de tweede pijler van Lekker Fietsen opgenomen dat er fietsparkeernormen moeten worden vastgelegd binnen de gemeente 's-Hertogenbosch zodat er voldoende fietsparkeerplaatsen worden gerealiseerd bij ruimtelijke ontwikkelingen. In deze nota

wordt de te hanteren systematiek verder uitgewerkt. Tevens is in Lekker Fietsen opgenomen dat de fietsparkeernormen gehandhaafd moeten worden bij alle vergunningverleningen door de gemeente.

3 Visie op parkeernormering

Het doel van de Nota Parkeernormering is het ontwikkelen van een eenduidige parkeernormering, waarbij evenwicht wordt gezocht tussen enerzijds de vraag naar parkeerplaatsen en anderzijds de kwaliteit van de openbare ruimte. Hierbij worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- De parkeernormering moet een positieve invloed hebben op de ontwikkeling van de stad;
- Elke initiatiefnemer van een bouwplan draagt zorg voor zijn eigen parkeeroplossing;
- Een nieuw bouwinitiatief mag geen parkeerproblemen in de omgeving veroorzaken;
- Als een initiatiefnemer van een bouwplan met voldoende argumenten kan aantonen dat voor dit bouwplan specifieke omstandigheden gelden, waardoor minder parkeerplaatsen nodig zijn dan de parkeernorm voorschrijft, mag hiervan worden afgeweken;
- De gemeente is verantwoordelijk voor de toetsing en borging van de parkeeroplossing.

Richtlijnen en normen

De gemeente 's-Hertogenbosch is zich er van bewust dat elke ontwikkeling anders is. Het risico van het opstellen van regels (en dus van parkeernormering) is dat deze regels worden nageleefd, zonder kritisch na te denken over die regels. De gemeente 's-Hertogenbosch wil initiatiefnemers juist stimuleren om na te denken over het benodigde parkeeraanbod; ter ondersteuning hiervan zijn in deze Nota Parkeernormering richtlijnen opgenomen. Deze richtlijnen vormen voor de gemeente 's-Hertogenbosch het uitgangspunt bij de toetsing van een bouwplan. Door deze in te kiezen verwacht de gemeente 's-Hertogenbosch de nodige flexibiliteit te bieden, waardoor ontwikkelingen mogelijk zijn.

Voor een aantal functies (wonen, werkgelegenheid en winkelen) zijn in plaats van richtlijnen parkeernormen geformuleerd. Dit zijn over het algemeen veel voorkomende functies die regelmatig van gebruikers wisselen (andere bewoners, bedrijf of winkel). Om te borgen dat de parkeeroplossing duurzaam is, en dus ook passend is voor toekomstige gebruikers, zal de parkeeroplossing minder gebruikspecifiek zijn. Door voor deze functies parkeernormen te hanteren verwacht de gemeente 's-Hertogenbosch tot uitdrukking te brengen dat de parkeeroplossing meer functiegeneriek is en dat afwijken van de parkeernorm meer argumenten van de initiatiefnemer vraagt.

Juridisch gezien hebben parkeernormen en richtlijnen eenzelfde status, dit betekent dat bij alle bouwplannen een goede parkeeroplossing geborgd wordt. Het verschil zit vooral in de planfase, de mate waarin flexibiliteit en maatwerk wenselijk is.

Minimum waardes

Om een goede parkeeroplossing over een langere periode te borgen hanteert de gemeente minimum waardes bij de parkeernormen en richtlijnen. De hoogte van de minimum waarde is zo bepaald dat hiermee voor een gedegen parkeeroplossing wordt gezorgd en geen parkeeroverlast in de omgeving wordt veroorzaakt. Minimum betekent dat ten minste het aantal aangegeven parkeerplaatsen gerealiseerd moet worden. Meer mag altijd, behalve in het Centrum (zie bijlage 1: Afbeelding gebiedsbegrenzing). Vanuit het mobiliteitsbeleid heeft de gemeente de wens om het aantal auto's in het Centrum te beperken en daarmee de bereikbaarheid per auto goed te houden. Daarom is voor het Centrum eveneens een maximum waarde aangegeven, die niet overschreden mag worden.

Verantwoordelijkheid bij initiatiefnemer

Een Nota Parkeernormering doet voorkomen of de (ontwikkel)wereld in standaardregels te vangen is. De wereld is echter niet zo zwartwit. Veel ontwikkelingen vallen in de zogenaamde 'grijze gebieden'. Gedrag verandert, functies zijn niet benoemd of functioneren anders dan

gemiddeld en nieuwe functies ontstaan. Deze nota vormt voldoende basis om ook in die gevallen als leidraad te dienen.

Daarom legt de gemeente 's-Hertogenbosch de verantwoordelijkheid om aan te tonen dat het autoparkeren en het fietsparkeren goed worden opgelost bij de initiatiefnemer. De initiatiefnemer kent alle "ins and outs" van zijn ontwikkeling. Hij heeft een duidelijk beeld welke oplossing voor auto- en fietsparkeren daarbij past en heeft ook belang bij het realiseren van een goede parkeeroplossing. De gemeente 's-Hertogenbosch zal de onderbouwing van de initiatiefnemer toetsen. Het is aan de initiatiefnemer om die onderbouwing te leveren en de benodigde onderzoeken uit te (laten) voeren, zodat de gemeente kan beoordelen of het parkeren goed en duurzaam wordt opgelost.

Wonen in Centrum

Het Centrum (zie bijlage 1: Afbeelding gebiedsbegrenzing, zone 1) is dicht bebouwd en dynamisch. Ook hier willen wij –waar mogelijk- nieuwe bouwontwikkelingen toestaan. (Denk bijvoorbeeld aan vrijkomende kantoor- en winkelpanden. Deze panden moeten een nieuwe kunnen functie krijgen. Een woonfunctie ligt daar, gelet op de bestaande behoefte aan woningen, vaak voor de hand.)

Een toename van het woningareaal in het Centrum leidt veelal tot een toenemende parkeerbehoefte. Hoe gaan we daar mee om?

Net als bij bouwontwikkelingen elders in de gemeente, is het vertrekpunt de berekening van de parkeerbehoefte op basis van de cijfers uit deze Nota. Die behoefte zal in eerste instantie op eigen terrein moeten worden opgevangen.

Als dat beargumenteerd niet haalbaar is, of dat beargumenteerd lagere normen kunnen worden toegepast, zal, net als elders in de gemeente, worden bezien of er lagere normen kunnen worden toegepast of dat er in de openbare ruimte in de directe omgeving parkeergelegenheid beschikbaar is (of gecreëerd kan worden). In het Centrum zal dat in veel gevallen niet mogelijk of wenselijk zijn, zonder een te grote afbreuk te doen aan de kwaliteit van de openbare ruimte.

Of een initiatief daardoor geweigerd moet worden zal van geval tot geval moeten worden bezien; hier is maatwerk nodig. Dit zal in de dicht bebouwde binnenstad bijna altijd het geval zijn.

Indien bij een woningbouwontwikkeling in het centrum geen (extra) parkeergelegenheid op of nabij het eigen terrein gerealiseerd wordt, zouden de bewoners een beroep kunnen doen op de gemeentelijke regeling voor belanghebbendenparkeren. Dit mag echter geen vanzelfsprekendheid zijn. Voorwaarde voor het toelaten van nieuwe woonfuncties zal zijn dat nieuwe bewoners niet zomaar aanspraak maken op belanghebbendenparkeren. Met een initiatiefnemer worden daarover zo nodig bindende afspraken gemaakt (kwalitatieve verplichting e.d.). Parkeren op transferia is overigens ondanks de grote afstand tot het centrum voor nieuwe bewoners en bezoekers een alternatief.

Hardheidsclausule

Indien de parkeernormen voor de betreffende locatie niet rechtstreeks opgenomen zijn in het bestemmingsplan kan het college van Burgemeester en Wethouders op zwaarwegende gronden één of meer bepalingen van deze nota buiten toepassing laten.

4 Basis voor parkeernormering

Bij het formuleren van parkeernormering is het belangrijk dat deze recht doet aan de plaatselijke situatie. Dit betekent dat binnen de gemeente 's-Hertogenbosch verschillende parkeernormen en richtlijnen voor dezelfde functie kunnen gelden, afhankelijk van de locatie van de functie.

De gemeente 's-Hertogenbosch kiest voor de meest recente parkeerkencijfers van CROW (publicatie 317, oktober 2012), als basis voor de gemeentelijke parkeernormering. Wanneer CROW haar parkeerkencijfers actualiseert zal de gemeente 's-Hertogenbosch de afweging maken of zij deze wil volgen of niet. De hoogte van de parkeernorm is onder andere afhankelijk van het autobezit en autogebruik. In dit hoofdstuk worden de gemaakte keuzes toegelicht.

4.1 Autobezit, autogebruik en fietsgebruik

Autobezit

Het gemiddelde autobezit in 's-Hertogenbosch bedraagt 1,04 personenauto per huishouden (exclusief lease-auto's en bedrijfsvoertuigen).² Hiermee is het autobezit in 's-Hertogenbosch 4% hoger dan het gemiddelde autobezit van alle gemeentes met een vergelijkbare stedelijkheidsgraad als 's-Hertogenbosch. Het gemiddelde autobezit binnen deze gemeentes ligt op 1,00 personenauto's per huishouden. De gemeente Wageningen kent met 0,60 personenauto's per huishouden het laagste autobezit en de gemeente Alphen aan den Rijn met 1,26 personenauto's per huishouden het hoogste.

Auto- en fietsgebruik

Op basis van een analyse van de data uit het Onderzoek Verplaatsingsgedrag in Nederland (OVIN) blijkt dat het autogebruik in 's-Hertogenbosch een paar procent hoger ligt dan het gemiddelde autogebruik in gemeentes met een vergelijkbare stedelijkheidsgraad. De verschillen zijn vooral zichtbaar bij het autogebruik voor de motieven woonwerk, zakelijk bezoek en diensten/persoonlijke verzorging en gaan ten koste van het fietsgebruik. Het fietsgebruik ligt, op basis van dezelfde analyse, namelijk een paar procent lager dan het gemiddelde in de betreffende gemeenten.

Op basis van het autobezit, autogebruik en fietsgebruik kiest de gemeente 's-Hertogenbosch er voor de gemiddelde CROW-parkeerkencijfers (publicatie 317, oktober 2012) voor autoparkeren en fietsparkeren als minimum waarde bij de parkeernormen en richtlijnen te hanteren.

² Bron: <http://stateline.cbs.nl>.

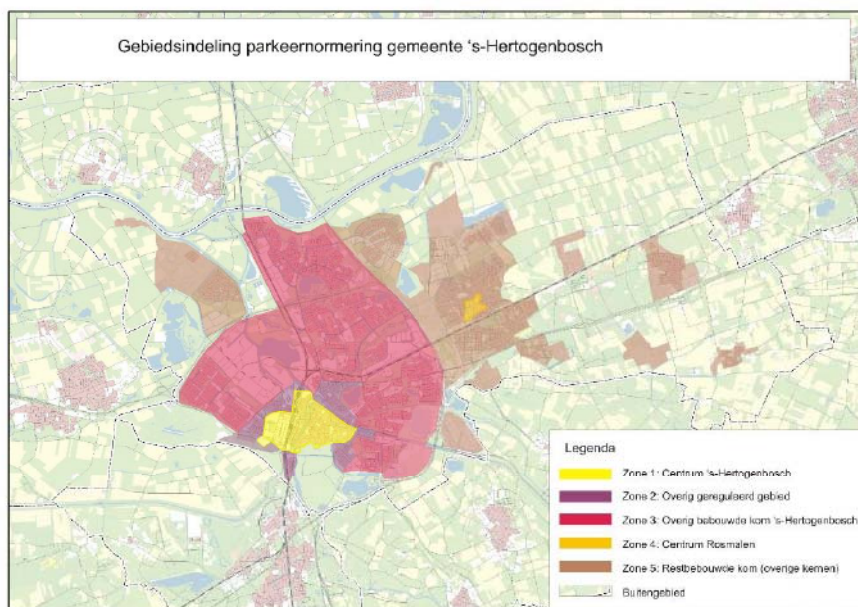
4.2 Gebiedsindeling

Binnen 's-Hertogenbosch zijn verschillende gebieden te onderscheiden waarbinnen een ander autobezit, autogebruik, fietsgebruik en OV-bereikbaarheid geldt. Deze verschillen uit zich ook in verschillen in parkeerbehoefte. Als gevolg hiervan worden binnen de verschillende gebieden andere parkeernormen en richtlijnen gehanteerd.

De gebiedsindeling sluit aan bij de gebieden die binnen 's-Hertogenbosch reeds worden onderscheiden. De volgende gebieden worden onderscheiden:

- Zone 1: Centrum 's-Hertogenbosch (binnenstad, het Zand en Paleiskwartier)³;
- Zone 2: gereguleerde schil centrum 's-Hertogenbosch;
- Zone 3: overig bebouwde kom (plaats) 's-Hertogenbosch;
- Zone 4: Centrum Rosmalen;
- Zone 5: overige kernen;
- Buitengebied.

In figuur 4.1 is de gebiedsindeling opgenomen. Hierbij is de grens tussen zone 2 en zone 3 afhankelijk van de begrenzing van het gereguleerde gebied en zal bij aanpassing in reguleringsgrenzen ook verschuiven. Deze figuur is als bijlage op groter formaat weergegeven.



Figuur 3.1: Gebiedsindeling

³ Begrenzing zoals tevens opgenomen in Ontwikkelingsvisie Stadscentrum (2003).

CROW maakt onderscheid in vijf stedelijkheidsklassen (alleen voor autoparkeren) en vier stedelijke zones. In tabel 4.1 is aangegeven hoe de indeling van CROW van toepassing is op de verschillende zones in 's-Hertogenbosch.

gebied	autoparkeren	fietsparkeren
Zone 1: Centrum	sterk stedelijk, centrum	centrum
Zone 2: gereguleerde schil centrum	sterk stedelijk, schil centrum	schil centrum
Zone 3: Overig bebouwde kom 's-Hertogenbosch	sterk stedelijk, rest bebouwde kom	rest bebouwde kom
Zone 4: Centrum Rosmalen	matig stedelijk, schil centrum*	centrum
Zone 5: overige kernen	matig stedelijk, rest bebouwde kom	rest bebouwde kom
Buitengebied	matig stedelijk, buitengebied	buitengebied

* Schil centrum wordt gehanteerd omdat veel centra een vorm van betaald parkeren kennen en Rosmalen niet. Bezoekers zijn meer gevoelig voor parkeerregulering bij betaald parkeren in plaats van bij een parkeerschijfzone en zullen eerder een ander vervoermiddel gebruiken. De kencijfers voor centrum zijn daardoor te laag voor de situatie in Rosmalen.

Tabel 3.2: Toepassing CROW-indeling in 's-Hertogenbosch

4.3 Parkeernormen en richtlijnen auto

De in deze nota opgenomen parkeernormen en richtlijnen zijn minimum waardes. Voor het deelgebied Centrum zijn voor autoparkeren ook maximum waardes geformuleerd. Deze bovengrens vloeit voort uit het mobiliteitsbeleid van de gemeente 's-Hertogenbosch met de wens om het aantal auto's in het Centrum te beperken. In deze paragraaf zijn de parkeernormen voor wonen, werkgelegenheid en winkelen inclusief een toelichting opgenomen. Bijlage 2 bevat het totaaloverzicht met parkeernormen en richtlijnen.

Een parkeernorm of richtlijn is opgebouwd uit een gebruikersdeel en een bezoekersdeel. In de tabellen waarin de parkeernormen en richtlijnen voor de verschillende functies zijn opgenomen, is naast de volledige parkeernorm of richtlijn het bezoekersdeel inzichtelijk gemaakt. Dit aandeel is onder andere relevant indien parkeervoorzieningen bij een functie voornamelijk op eigen terrein worden gerealiseerd en niet openbaar toegankelijk zijn. Als uitgangspunt wordt gehanteerd dat het bezoekersdeel van een functie bij voorkeur openbaar toegankelijk is. Dit betekent bijvoorbeeld ook dat bij kantoren bezoekers, nadat ze zich hebben aangemeld, op het eigen terrein parkeren.

Het is aan de aanvrager van de omgevingsvergunning om de parkeerbehoefte inzichtelijk te maken. Op basis van de door aanvrager aangedragen argumenten en overwegingen toetst de gemeente de onderbouwing van de parkeerbehoefte.

Wonen

CROW relateert de parkeerkcijfers voor woningen aan de prijsklasse, type en huur of koop. In 's-Hertogenbosch is er voor gekozen om de verscheidenheid aan woningen die hieruit volgt te vereenvoudigen en enkel onderscheid te maken naar het bruto vloeroppervlak achter de voordeur (m² bvo).⁴ In een vroeg stadium is bij nieuwbouw- en functieverandering de oppervlakte in elk geval al bekend, terwijl bijvoorbeeld de prijsklassen discussie kan geven.

In één geval, daar waar sprake is van sociale woningbouw van 40- 80m², is gebleken dat het bovengenoemde vereenvoudigde systeem niet voldoet. Bij deze sociale woningbouw is namelijk sprake van gebruikers met lage inkomens en een laag autobezit. Het is aannemelijk dat ook bij toekomstige bewoners van deze categorie woningen sprake zal zijn van een laag autobezit. Dit feit, in combinatie met de strikte voorwaarden waarbinnen de bouw en het gebruik van sociale huurwoningen moet plaatsvinden, heeft geleid tot de invoering van deze categorie.

functie	Zone 1 (min – max)		Zone 2	Zone 3	Zone 4	Zone 5	Buiten- gebied	Waar- van bezoee- kers- deel	eenheid
woning tot 40 m ²	0,5	0,5	0,55	0,65	0,65	0,7	0,7	0,3	per woning
woning 40-80 m ² sociale huur	1	1,4	1,1	1,2	1,2	1,4	1,4	0,3	per woning
woning 40 - 80 m ²	1,2	1,6	1,3	1,5	1,4	1,6	1,6		
woning 80 – 150 m ²	1,3	1,7	1,5	1,7	1,6	1,8	1,9	0,3	per woning
woning > 150 m ²	1,4	1,8	1,6	1,8	1,7	2	2,1	0,3	per woning
kamerverhuur studenten	0,25	0,3	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	per kamer
aanleunwoning	0,4	0,6	1,0	1,1	1,1	1,1	1,2	0,3	per woning
verpleeg/verzorgingstehuis	0,6	0,7	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,3	per wooneenheid

* Geldt zowel voor zelfstandige als onzelfstandige woningen. Deze woningen zijn doorgaans studio's en geschikt voor eenpersoonshuishoudens.

In de tabel met parkeernormen voor woningen wordt gesproken over 'kamerverhuur studenten'. Hieronder wordt verstaan huisvesting van studenten door een toegelaten instelling⁵, waarbij de verhuurder dient te verklaren dat de woonruimten worden verhuurd met een campuscontract (huurbeëindiging na afloop van studie).

⁴ Over de maat 'bvo' (oppervlakte achter de voordeur, gemeten conform de meetmethoden van NEN2580) bestaat, in tegenstelling tot bijvoorbeeld de maat 'gebruiksoppervlakte' (gbo), geen onduidelijkheid in de planfase.

⁵ Vanwege handhaafbaarheid geldt dit enkel voor toegelaten instellingen. Naast wooncorporaties kunnen ook commerciële bedrijven als toegelaten instelling worden aangemerkt.

Als eenheden voor 'kamerverhuur studenten' worden verkocht moet worden voldaan aan de parkeernorm voor gewone woningen, passend bij de nieuwe functie.

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

- Intramurale zorgwoningen voor mensen met een zwaardere zorgindicatie (dagverzorging). Deze zorgwoningen vallen onder de categorie verpleeg-/verzorgingshuis.
- Extramurale zorgwoningen voor zorgbehoevenden met behoefte aan zorg op afroep. Dit type zorgwoningen valt onder de categorie aanleunwoning.
- Extramurale zorgwoningen voor vitale bewoners. Voor dit type zorgwoningen gelden de parkeernormen voor reguliere woningen.

Bij overlap wordt gerekend met de categorie met de hoogste parkeernorm.

Voorbeeld:

Bij een ontwikkeling worden levensloopbestendige woningen gerealiseerd met de mogelijkheid tot inkoop van zorg. Ook bewoners zonder zorgindicatie (dus niet zorgbehoevend) kunnen deze woningen bewonen. In dit geval dient de parkeernorm voor reguliere woningen aangehouden te worden.

Werkgelegenheid

In zones 3, 5 en het buitengebied zijn de werkgelegenheidsfuncties vooral op geclusterde bedrijventerreinen gelegen. Deze locaties zijn gesitueerd langs de snelwegen en de bereikbaarheid per openbaar vervoer naar deze locaties is niet optimaal. Zeker voor werknemers van buiten 's-Hertogenbosch is de bereikbaarheid per auto beduidend beter dan met het openbaar vervoer. Daarnaast is er een tendens waarneembaar dat bij kantoren en bedrijven minder vierkante meter per persoon gebruikt wordt (onder meer door Het Nieuwe Werken). Daarom is ervoor gekozen om voor de zones 3, 5 en buitengebied de maximum CROW-parkeerkcijfers als minimum parkeernorm te hanteren in plaats van de gemiddelde CROW-parkeerkcijfers.

functie	Zone 1 (min – max)		Zone 2	Zone 3	Zone 4	Zone 5	Buiten gebied	Bezoekers-deel	eenheid
kantoor	1,15	1,4	1,55	1,9	1,95	2,3	2,8	5%	per 100 m ² bvo
bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief	0,65	0,9	0,75	1,2	0,85	1,3	1,3	5%	per 100 m ² bvo
bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief	1,35	1,6	1,75	2,4	1,95	2,6	2,6	5%	per 100 m ² bvo

- Onder arbeidsextensieve/bezoekers extensieve bedrijven worden bedrijven verstaan zoals een loods, opslag of transportbedrijf. Bij deze bedrijven geldt globaal 1 arbeidsplaats per 30-50 m² bvo.

- Arbeidsintensieve/bezoekers extensieve bedrijven zijn bijvoorbeeld industrie, garagebedrijf, laboratorium of werkplaatsen. Bij deze bedrijven geldt globaal 1 arbeidsplaats per 25-35 m² bvo.

Winkelen

Voor een aantal winkelfuncties zijn specifieke parkeernormen bepaald. Deze parkeernormen zijn specifiek voor 's-Hertogenbosch. Ten opzichte van CROW zijn een aantal functies samengevoegd, aangezien het bij de realisatie van de functie op voorhand niet vast te stellen is, welk type detailhandel zich hier zal vestigen. Daarnaast geldt dat functieverandering in de loop van tijd regelmatig kan optreden. Door samenvoeging van deze functies wordt er dus gekozen voor een toekomstbestendige parkeeroplossing.

Alleen voor de meest voorkomende winkelfuncties zijn parkeernormen opgesteld. Voor de minder voorkomende functies, zoals bouwmarkt, tuincentrum of meubelboulevard gelden de CROW-parkeerkencijfers als richtlijn. Initiatiefnemers van dergelijke functies hebben vaak een duidelijk beeld van de benodigde parkeeroplossing.

functie	Zone 1 (min - max)		Zone 2	Zone 3	Zone 4	Zone 5	Buiten- gebied	Bezoekers- deel	eenheid
kernwinkelapparaat	3,6	4,1	-	-	-	-	-	99%	per 100 m ² bvo
stadsdeelcentra	-	-	5,2	6,3	5,2	-	-	85%	per 100 m ² bvo
wijkwinkelcentra	-	-	4,3	5,1	-	5,1	5,1	80%	per 100 m ² bvo
detailhandel overige gebieden	-	-	3,1	3,7	-	3,7	3,7	72%	per 100 m ² bvo
supermarkt	3,3	4,3	4,5	5,6	5,6*	5,6	5,6	93%	per 100 m ² bvo
commerciële dienstverlening	1,55	1,8	1,85	2,25	2,35	2,85	3,55	20%	per 100 m ² bvo

* Autogebruik voor supermarkten is in het centrum van Rosmalen vergelijkbaar met het gedrag in de rest bebouwde kom van 's-Hertogenbosch en de overige kernen. Daarom wordt voor dit gebied ook eenzelfde parkeernorm gehanteerd.

Op basis van de winkelstructuur van 's-Hertogenbosch geldt de volgende indeling voor de verschillende winkelcategorieën:

- Kernwinkelapparaat zijn de winkels in de binnenstad van 's-Hertogenbosch;
- Stadsdeelcentrum is winkelcentrum Kom Rosmalen en de Helfhevelpassage;
- Wijkwinkelcentra zijn de winkelcentra Rompertpassage, Maaspoort, Mgr Van Roosmalenplein en Molenhoekpassage.

Detailhandel op andere locaties valt in de categorie detailhandel overige gebieden.

Onder commerciële dienstverlening worden bedrijven verstaan zoals een makelaar, hypotheekverstrekker, kapper of zonnebankstudio.

Sport, cultuur en ontspanning

De parkeerbehoefte van deze functies is afhankelijk van onder andere de doelgroep, formule en het verzorgingsgebied. Daarom zijn voor deze functies geen parkeernormen opgesteld, maar kunnen de richtlijnen (zie bijlage 2) gebruikt worden bij de onderbouwing van de parkeerbehoefte.

Horeca en verblijfsrecreatie

De parkeerbehoefte van deze functies is afhankelijk van onder andere de formule en het verzorgingsgebied. Daarom zijn voor deze functies geen parkeernormen opgesteld, maar kunnen de richtlijnen (zie bijlage 2) gebruikt worden bij de onderbouwing van de parkeerbehoefte.

Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen

De parkeerbehoefte van deze functies is afhankelijk van onder andere de doelgroep, formule en het verzorgingsgebied. Daarom zijn voor deze functies geen parkeernormen opgesteld, maar kunnen de richtlijnen (zie bijlage 2) gebruikt worden bij de onderbouwing van de parkeerbehoefte.

Onderwijs

De parkeerbehoefte van deze functies is afhankelijk van onder andere de doelgroep en het verzorgingsgebied. Daarom zijn voor deze functies geen parkeernormen opgesteld, maar kunnen de richtlijnen (zie bijlage 2) gebruikt worden bij de onderbouwing van de parkeerbehoefte.

4.4 Richtlijnen fiets

Voor woningen is de fietsparkeeroplossing geregeld in het Bouwbesluit (Artikel 4.31). Voor de overige functies hanteert de gemeente 's-Hertogenbosch richtlijnen om een goede oplossing ten aanzien van fietsparkeren te borgen. Deze richtlijnen zijn gebaseerd op de fietsparkeerkcijfers van CROW. In bijlage 2 zijn deze richtlijnen opgenomen.

Artikel 4.31 (Bouwbesluit)

1. Een woonfunctie heeft als nevenfunctie een niet-gemeenschappelijke afsluitbare bergruimte met een vloeroppervlakte van ten minste 5 m² bij een breedte van ten minste 1,8 m en een hoogte daarboven van ten minste 2,3 m.
2. In afwijking van het eerste lid kan bij een woonfunctie met een gebruiksoppervlakte van niet meer dan 50 m² de bergruimte gemeenschappelijk zijn indien de vloeroppervlakte van de bergruimte ten minste 1,5 m² per woonfunctie bedraagt.

3. Een bergruimte als bedoeld in dit artikel is vanaf de openbare weg rechtstreeks bereikbaar via het aansluitende terrein of een gemeenschappelijke verkeersruimte.
4. Het eerste tot en met derde lid zijn niet van toepassing op een woonfunctie voor studenten en een woonfunctie voor zorg.

5 Toepassingskader

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

1. Berekening parkeerbehoefte auto en fiets;
2. Confrontatie parkeerbehoefte met gepland parkeeraanbod;
3. Afwijkingsmogelijkheden als de parkeerbehoefte groter is dan het parkeeraanbod;
4. Indienen 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 dit leidt tot parkeeroverlast in de omgeving.

5.1 Berekening parkeerbehoefte auto en fiets

De parkeernorm of richtlijn wordt gebruikt om de parkeerbehoefte voor auto en fiets te berekenen. Hiervoor wordt de omvang van de functie vermenigvuldigd met de (minimum) parkeernorm of richtlijn. Wanneer meerdere functies binnen een ontwikkeling worden gerealiseerd, wordt de parkeerbehoefte van de gehele ontwikkeling bepaald door de berekende parkeerbehoefte van de losse functies bij elkaar op te tellen. Dit geldt bijvoorbeeld ook bij praktijk-aan-huis of verschillende onderdelen van een sportcomplex.

Afronden

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 cijfermatig naar boven afgerond op hele parkeerplaatsen.

Dubbelgebruik van parkeerplaatsen

Indien binnen de ontwikkeling verschillende functies worden gerealiseerd, is het mogelijk rekening te houden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen, bijvoorbeeld overdag door werkers en 's avonds door bewoners. Voorwaarde is wel dat de aanvrager in het bouwplan vastlegt dat de voor dubbelgebruik meegerekende parkeercapaciteit voor alle gebruikers van het bouwplan toegankelijk is. Dat betekent dat exclusief voor functies gereserveerde parkeerplaatsen daarvan geen deel uit maken. Dubbelgebruik wordt berekend volgens de methodiek van CROW-publicatie 317. Om de mogelijkheden voor dubbelgebruik te bepalen worden de aanwezigheidspercentages gehanteerd, die in bijlage 3 staan vermeld.

Rekening houden met bestaande situatie

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 en/of functiewijziging ook de parkeerbehoefte van bestaande, te vervallen, functies wordt bepaald. Deze parkeerbehoefte mag

vervolgens worden afgetrokken van de parkeerbehoefte van de nieuwbouw. Zodoende dat alleen het verschil aan parkeerplaatsen nog extra benodigd is. Uitgangspunt bij deze regel is dat de parkeerbehoefte van het meest recente legale gebruik enkel mag worden gecorrigeerd op de vraag van de nieuwe functie indien het pand niet langer dan vijf jaar leegstaat. Wanneer bij de parkeeroplossing voor de bestaande situatie gebruik is gemaakt van dubbelgebruik van parkeerplaatsen, of van parkeerplaatsen in de openbare ruimte, zal bij het bepalen van het aantal extra benodigde parkeerplaatsen tevens rekening moeten worden gehouden met aanwezigheidspercentages.

Bij de correctie van de parkeerbehoefte in verband met eventuele bestaande functies dient tevens rekening te worden gehouden met de aanwezigheid van parkeercapaciteit. Indien als gevolg van de nieuwbouw een deel van de bestaande capaciteit komt te vervallen dan dient de bestaande parkeerbehoefte hiermee gecorrigeerd te worden.

Parkeerbehoefte maximaal twee parkeerplaatsen

Voor verbouwplannen of functiewijzigingen van niet-woonfuncties, waarbij de (eventueel gecorrigeerde) parkeerbehoefte niet groter is dan 2 parkeerplaatsen is het niet nodig de parkeerplaatsen te realiseren. Hierdoor zijn kleine ontwikkelingen, bijvoorbeeld een beperkte uitbreiding van een onderneming, eenvoudiger te realiseren. Uitgangspunt hierbij is dat voor dezelfde locatie in de afgelopen 5 jaar niet eerder van deze mogelijkheid gebruik is gemaakt.

Voorbeeld berekening parkeerbehoefte

Een bestaand kantoorgebouw van 2.000 m² bvo wordt gesloopt en op deze locatie wordt een supermarkt van 1.000 m² bvo gerealiseerd. Het kantoorgebouw heeft geen eigen parkeergelegenheid (dus geen parkeerplaatsen op eigen terrein). De parkeeroplossing van het kantoorgebouw was gelegen in de openbare ruimte.

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

- Parkeerbehoefte supermarkt
1.000 m² bvo supermarkt x parkeernorm (5,6/100) = 56,0 parkeerplaatsen.
- Parkeeroplossing in de openbare ruimte, dus rekening houden met dubbelgebruik (in dit voorbeeld wordt naar 2 momenten gekeken; bij de onderbouwing zijn alle drukke cq maatgevende momenten van de betreffende functies benodigd).
- Parkeerbehoefte per moment:
werkdagmiddag: 56,0 x 60% = 33,6
zaterdagmiddag: 56,0 x 100% = 56,0
- Rekening houden met bestaande situatie
parkeerbehoefte kantoor: 2.000 m² bvo x 1,65 (parkeernorm) = 33,0
werkdagmiddag: 33,0 x 100% = 33,0
zaterdagmiddag: 33,0 x 0% = 0,0
- Extra benodigde parkeerplaatsen (nieuw minus oud)
werkdagmiddag: 33,6 – 33,0 = 0,6 parkeerplaatsen
zaterdagmiddag: 56,0 – 0,0 = 56,0 parkeerplaatsen.

Voor dit plan dienen om de parkeerbehoefte op te vangen 56 parkeerplaatsen extra gerealiseerd te worden. Het kantoorgebouw had immers geen parkeerbehoefte op zaterdagmiddag.

5.2 Confrontatie parkeerbehoefte met parkeeraanbod

In de tweede stap wordt de parkeerbehoefte geconfronteerd met het geplande parkeeraanbod. Wanneer het geplande parkeeraanbod groter is dan de parkeerbehoefte kan verder worden gegaan met stap 4, zo niet dan wordt stap 3 nog doorlopen. Uitzondering hierop vormen ontwikkelingen in deelgebied Centrum. Voor ontwikkelingen in dit gebied dient nog gecontroleerd te worden of het geplande parkeeraanbod niet groter is dan de parkeerbehoefte op basis van de maximum waarde van de parkeernorm of richtlijn.

Uitgangspunt is dat het geplande parkeeraanbod op eigen terrein wordt gerealiseerd.

Parkeerplaatsen op eigen terrein

Een parkeerplaats geldt als parkeerplaats op eigen terrein indien:

- de parkeerplaats in eigendom is bij de initiatiefnemer of;
- de parkeerplaats in erfpacht is uitgegeven, verhuurd of in gebruik is gegeven aan de initiatiefnemer of;
- in de omgevingsvergunning, bouwvergunning, de huur- of de koopovereenkomst of in de erfpachtvoorwaarden is vastgelegd dat parkeergelegenheid is bedoeld voor het adres van de initiatiefnemer.

Maatvoering autoparkeren op eigen terrein

Een individuele parkeerplaats moet voldoen aan de volgende minimale afmetingen:

- ten minste 2,50 m breed en 5,50 m lang (carport of oprit);
- ten minste 2,80 m breed en 5,50 m lang (garagebox);

Kleinere parkeerplaatsen worden niet als parkeerplaats beschouwd.

Voor parkeerplaatsen in (gebouwde) parkeervoorzieningen en parkeerterreinen gelden de maten zoals opgenomen in de meest recente NEN2443:2013.

Rekenwaarde autoparkeren

Voornamelijk bij woningen blijkt in de praktijk dat bijvoorbeeld een garage(box) niet altijd wordt gebruikt voor het stallen van de auto, maar als bergruimte. Aangezien hier bij de parkeernormering geen rekening mee wordt gehouden, kan parkeeroverlast ontstaan. Parkeerplaatsen in een garage(box), oprit of carport bij woningen worden daarom niet als volwaardige parkeerplaats meegeteld. In tabel 5.1 is aangegeven in welke mate het parkeren op eigen terrein voor de functie wonen meetelt aan de aanbodzijde.

parkeervoorziening	theoretisch aantal	berekeningsaantal
enkele oprit zonder garage(box)	1	0,8
lange oprit zonder garage(box) of carport	2	1,5
dubbele (brede) oprit zonder garage(box)	2	1,7
garage(box) zonder oprit (bij woning)	1	0,25
garage(box) (niet bij woning)	1	0,5
garage(box) met enkele oprit	2	1,0

garage(box) met lange oprit	3	1,5
garage(box) met dubbele (brede) oprit	3	1,7

Tabel 5.1: Berekeningsaantal parkeervoorzieningen bij woningen (gebaseerd op CROW)

Maatvoering fietsparkeren

Bij de toetsing van de fietsparkeeroplossing wordt gebruik gemaakt van de richtlijnen van CROW, zoals vermeld in 'Leidraad fietsparkeren'. Publicatie 291 d.d. december 2010.

Doelgroep parkeren

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

- gehandicaptenparkeerplaatsen;
- oplaadpunten voor elektrische voertuigen (auto en fiets);
- parkeerplaatsen voor motoren;
- parkeerruimte voor bakfietsen;
- stallingsruimte voor scooters en bromfietsen;
- stallingsruimte voor scootmobielen.

CROW hanteert de richtlijn dat in de openbare ruimte 2% van de parkeerplaatsen als gehandicaptenparkeerplaatsen zijn ingericht.

5.3 Afwijkingsmogelijkheden

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

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

In deze gevallen is het mogelijk om af te wijken en niet de (gehele) parkeerbehoefte op eigen terrein te realiseren. Van belang is dat bij afwijkingen de noodzaak en de verschillende effecten zorgvuldig worden afgewogen. Om dat goed te doen dienen alle afwijkingen voldoende gemotiveerd ter besluitvorming (besluit tot vrijstelling van) te worden voorgelegd aan het College van Burgemeester en Wethouders.

In de volgende paragrafen worden de belangrijkste mogelijkheden tot afwijking uitgewerkt.

5.3.1 Benutten bestaand parkeeraanbod elders

Vanuit het principe 'eerst benutten dan bouwen' kan vrijstelling worden verleend op het realiseren van het benodigde parkeeraanbod als in de omgeving op acceptabele loopafstand (zie tabel 5.2 voor maximale loopafstanden) in de nodige parkeerruimte wordt voorzien, bijvoorbeeld in een openbare of particuliere/private parkeergarage.

Voorwaarde is wel dat onderbouwd wordt waarom niet het volledige benodigde parkeeraanbod gerealiseerd kan worden. Daarnaast moet aangetoond worden dat de alternatieve parkeerruimte daadwerkelijk duurzaam (15 jaar) beschikbaar is op tijden dat die nodig zijn voor de parkeerbehoefte van de ontwikkeling.

Tevens kan voor vervangende parkeerruimte een beroep worden gedaan op de openbare ruimte als na onafhankelijk onderzoek blijkt dat daarmee de parkeerdruk in de directe omgeving (op loopafstand van de ontwikkeling) op alle momenten in de week onder de 80% zal blijven. De kosten van het onderzoek komen voor rekening van de vergunningaanvrager. De gemeente beoordeelt de wenselijkheid om (een deel van) de parkeerbehoefte af te wentelen op de openbare ruimte. De mate waarin dit gebeurt en de verwachte ontwikkeling spelen hierbij een rol.

Acceptabele loopafstanden

Als maat voor de situering van de parkeerplaatsen ten opzichte van de functies dienen de maximaal acceptabele loopafstanden. De acceptatie van de loopafstand hangt af van de parkeerduur, het motief van het bezoek aan het bestemmingsadres, de aantrekkelijkheid van de looproute en de concurrentiekracht van alternatieven. In tabel 5.2 staan de acceptabele loopafstanden voor de verschillende doelgroepen. De loopafstanden worden gemeten van deur-tot-deur met behulp van Google Maps.

gebied	bewoners en bezoek < 2 uur	werknemers en bezoek > 2 uur
Zone 1: Centrum	300 meter	600 meter + transferia
Zone 2: gereguleerde schil centrum	200 meter	400 meter + transferia
Zone 3: Overig bebouwde kom 's-Hertogenbosch	100 meter	200 meter
Zone 4: Centrum Rosmalen	100 meter	200 meter
Zone 5: overige kernen	100 meter	200 meter
Buitengebied	50 meter	50 meter

*Tabel 5.2: Maximaal acceptabele loopafstanden naar gebied
Afstanden zijn voor wonen in Centrum: zone 1 indicatief. Zie hiervoor de beschrijving in hoofdstuk 3.*

5.3.2 Realiseren extra parkeerplaatsen elders

Wanneer benutten niet mogelijk is, kan overwogen worden elders extra parkeerplaatsen te realiseren. In deze gevallen bekijkt de initiatiefnemer in overleg met de gemeente 's-Hertogenbosch of het mogelijk is de parkeerplaatsen op acceptabele loopafstand (zie tabel 5.2) in de openbare ruimte te realiseren. Indien dit mogelijk is, kan worden afgeweken van het aantal te realiseren parkeerplaatsen op eigen terrein. De gemeente 's-Hertogenbosch, of de initiatiefnemer op basis van richtlijnen van de gemeente 's-Hertogenbosch, zal zorg dragen voor de realisatie van de parkeerplaatsen in de openbare ruimte. De kosten hiervoor komen voor rekening van de ontwikkelende partij.

Uitgangspunt hierbij is dat er ruimte moet zijn voor de realisatie van extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte, zonder dat dit de kwaliteit van de openbare ruimte onaanvaardbaar verslechtert.

Om de directe link tussen bouwontwikkeling en realisatie van parkeerplaatsen te borgen wordt niet voor een parkeerfonds gekozen.

5.3.3 De parkeerbehoefte van de ontwikkeling is lager

Wanneer door de initiatiefnemer afdoende kan worden onderbouwd dat de parkeerbehoefte van de ontwikkeling voor langere periode (15 jaar) lager ligt dan berekend met de parkeernorm of richtlijn 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 deze onderbouwing 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, formule, verwachte bezoekersaantallen en verzorgingsgebied. Deze gegevens kunnen worden gebruikt bij de onderbouwing van de parkeerbehoefte.

5.4 Indienen vergunningaanvraag

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

- Het bouwplan;
- Een berekening van de parkeerbehoefte voor auto en fiets, inclusief onderbouwing;
- Bij de parkeeroplossing wordt tevens een uitsplitsing gemaakt (indien van toepassing) naar aantal parkeerplaatsen op eigen terrein (niet openbaar toegankelijk) en openbaar toegankelijke parkeerplaatsen;
- Het ontwerp van de parkeeroplossing voor auto en fiets, inclusief maatvoering en openbaarheid;
- De wijze waarop in de benodigde parkeerplaatsen voor auto en fiets zal worden voldaan door de bouwende partij;
- Benodigde onderzoeken en overeenkomsten/contracten (indien van toepassing);
- Mogelijke consequenties voor de gebruiker van het pand. Een van de mogelijke 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 betaald parkeren geldt. Uitzondering hierop is de situatie dat parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden gerealiseerd.

5.5 Toetsing door gemeente en vastleggen van afspraken

De gemeente 's-Hertogenbosch toetst de onderbouwing van de berekening van de parkeerbehoefte voor auto en fiets en de wijze waarop in deze parkeerbehoefte wordt voorzien aan deze Nota Parkeernormering 2016. Deze toetsing en de eventuele afspraken die daaruit volgen zullen worden vastgelegd in de omgevingsvergunning en/of anterieure overeenkomst. In bijlage 4 is een stappenplan voor deze toetsing opgenomen.

Het vastleggen van parkeerafspraken voor ontwikkelingen geeft de gemeente de mogelijkheid om nadien te kunnen controleren of de parkeeroplossingen worden gebruikt zoals ze zijn afgesproken; er kan dus handhavend 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:

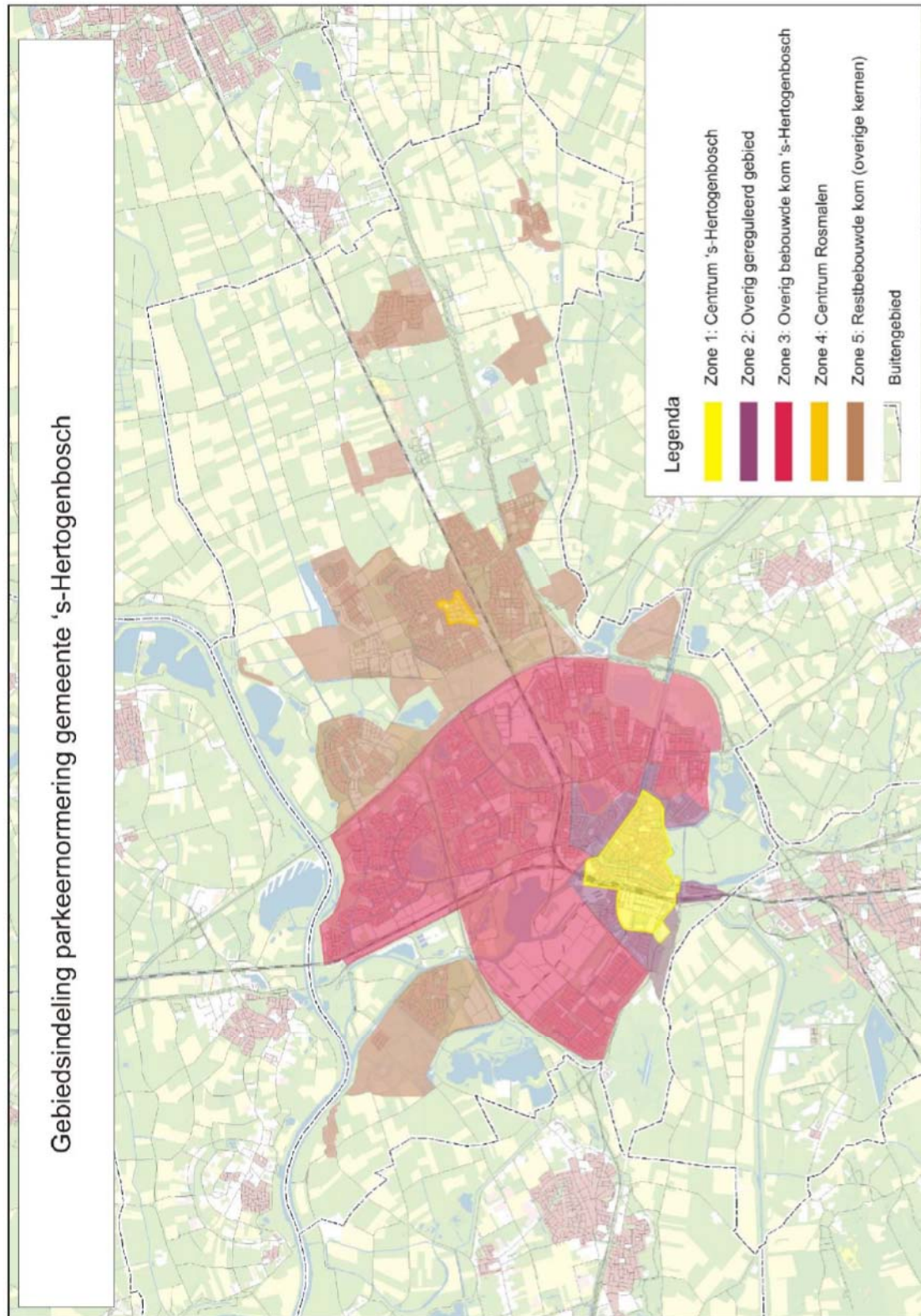
- Het vastleggen dat, indien bij de berekening van het aantal te realiseren parkeerplaatsen is uitgegaan van dubbelgebruik, de parkeerplaatsen door alle gebruikers van het pand te gebruiken zijn.
- Bij studentenwoningen vastleggen dat bewoners in bezit moeten zijn van een campuscontract.
- Voorwaardelijke verplichtingen die bij de regels van het bestemmingsplan worden opgenomen om bijzondere gebruikersbepalingen vast te leggen. In een bestemmingsplan kan geregeld worden dat een bepaald gebruik slechts is toegestaan als aan een bepaalde voorwaarde wordt voldaan.
- 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.
- Het vastleggen dat parkeergelegenheid bij woningen op eigen terrein niet mogen worden opgeheven. Op deze manier wordt voorkomen dat in gebieden waar het stedenbouwkundig ontwerp uitgaat van parkeren op eigen terrein in plaats van in de openbare ruimte, door het toevoegen van bebouwing op eigen terrein de parkeerplaats(en) op eigen terrein verdwijnt/verdwijnen.
- Het onder een kwalitatieve verplichting vastleggen dat nieuwe bewoners niet of niet zonder meer in aanmerking komen voor belanghebbendenparkeren. Een initiatiefnemer dient hierover met de gemeente vóór het indienen van een aanvraag om verlening van een omgevingsvergunning tot overeenstemming te komen.

6 Inspraak

Deze Nota Parkeernormering 2016 is opgesteld in goed overleg met een interne en externe klankbordgroep. In de externe klankbordgroep hadden wijkraden, een ondernemersvereniging, wooncorporaties en een commerciële ontwikkelaar zitting. Op basis van de gemeentelijke inspraakverordening is inspraak verleend. De bekendmaking en resultaten hiervan zijn opgenomen in een bijlage van deze nota.

Bijlage 1 Afbeelding gebiedsbegrenzing

Gebiedsindeling parkeernormering gemeente 's-Hertogenbosch



**Bijlage 2 Lijst met parkeernormen en richtlijnen 's-
Hertogenbosch**

	Parkeermormen autoparkeren												
	Zone 1		Zone 2		Zone 3		Zone 4		Zone 5		Buitengebied	aandeel bezoekers	eenheid
	min	max	min	min	min	min	min	min	min	min			
woningen													
woning tot 40 m2		0,5	0,5	0,55	0,65	0,65	0,65	0,65	0,7	0,7	0,7	0,3	per woning
woning 40- 80 m2 sociale huur		1	1,4	1,1	1,2	1,2	1,2	1,2	1,4	1,4	1,4	0,3	per woning
woning 40- 80 m2		1,2	1,6	1,3	1,5	1,4	1,4	1,4	1,6	1,6	1,6	0,3	per woning
woning 80-150 m2		1,3	1,7	1,5	1,7	1,6	1,6	1,6	1,8	1,8	1,9	0,3	per woning
woning > 150 m2		1,4	1,8	1,6	1,8	1,7	1,7	1,7	2	2	2,1	0,3	per woning
kamerverhuur studenten		0,25	0,3	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	per kamer
aanleunwoning		0,4	0,6	1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,2	0,3	per woning
verpleegverzorgingstehuis		0,6	0,7	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,3	per wooneenheid
bedrijven													
kantoor		1,15	1,4	1,55	1,9	1,95	1,95	1,95	2,4	2,4	2,8	5%	per 100 m2 bvo
bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief		0,65	0,9	0,75	1,2	0,85	0,85	0,85	1,3	1,3	1,3	5%	per 100 m2 bvo
bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief		1,35	1,6	1,75	2,4	1,95	1,95	1,95	2,6	2,6	2,6	5%	per 100 m2 bvo
winkels													
kernwikkelparaat		3,6	4,1	-	-	-	-	-	-	-	-	99%	per 100 m2 bvo
stadsdeelcentra		-	-	5,2	6,3	5,2	5,2	5,2	-	-	-	85%	per 100 m2 bvo
wijkwinkela		-	-	4,3	5,1	5,1	5,1	5,1	5,1	5,1	5,1	80%	per 100 m2 bvo
detailhandel overige gebieden (overige wijk- of buurtwinkels)		-	-	3,1	3,7	3,7	3,7	3,7	3,7	3,7	3,7	72%	per 100 m2 bvo
supermarkt		3,3	4,3	4,5	5,6	5,6	5,6	5,6	5,6	5,6	5,6	93%	per 100 m2 bvo
commerciële dienstverlening		1,55	1,8	1,85	2,25	2,35	2,35	2,35	2,85	2,85	3,55	20%	per 100 m2 bvo

Parkeercijfers (richtlijnen) fietsparkeren	Zone 1		Zone 2		Zone 3		Zone 4		Zone 5		Buitengebied	eenheid
	min		min		min		min		min			
werken												
kantoor (personeel)	1,7	1,2	1,2	1,2	1,2	1,7	1,2	1,2	1,2	1,2	0,7	per 100 m2 bvo
kantoor met balie (bezoekers)	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	per balie
scholen												
basisschool (leerlingen)	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	per 10 leerlingen
basisschool (medewerkers)	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	per 10 leerlingen
middelbare school (leerlingen)	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	per 100 m2 bvo
middelbare school (medewerkers)	0,6	0,5	0,4	0,4	0,4	0,6	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	per 100 m2 bvo
ROC (leerlingen)	8	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	per 100 m2 bvo
ROC (medewerkers)	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	per 100 m2 bvo
winkelen												
winkelcentrum	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	per 100 m2 bvo
supermarkt	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9	per 100 m2 bvo
bouwmarkt	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,1	per 100 m2 bvo
tuincentrum	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,1	per 100 m2 bvo
horeca												
fastfoodrestaurant	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	5	per locatie
restaurant (eenvoudig)	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	15	per 100 m2 bvo
restaurant (luxe)	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	per 100 m2 bvo
gezondheidszorg en maatschappelijke voorzieningen												
apotheek (bezoekers)	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	per locatie
apotheek (medewerkers)	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	per locatie
begraafplaats/crematorium	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	per gelijktijdige plechtigheid
gezondheidscentrum (bezoekers)	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	per 100 m2 bvo
gezondheidscentrum (medewerkers)	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	per 100 m2 bvo
religiegebouw	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	per 100 zitplaatsen
ziekenhuis (bezoekers)	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	per 100 m2 bvo
ziekenhuis (medewerkers)	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,2	per 100 m2 bvo
sport, cultuur en ontspanning												
bibliotheek	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	per 100 m2 bvo
bioscoop	7,8	4,3	1,4	1,4	1,4	7,8	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	per 100 m2 bvo
fitness	5	3,7	2	2	2	5	2	2	2	2	2	per 100 m2 bvo
museum	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	per 100 m2 bvo
sporthal	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	per 100 m2 bvo
sportveld	61	61	61	61	61	61	61	61	61	61	61	per hectare netto terrein
sportzaal	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	per 100 m2 bvo
stadion	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	per 100 zitplaatsen
stedelijk evenement	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	per 100 bezoekers
theater	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	per 100 zitplaatsen
zwembad (openlucht)	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	per 100 m2 bassin
zwembad (overdekt)	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	per 100 m2 bassin

Bijlage 3 Aanwezigheidspercentages

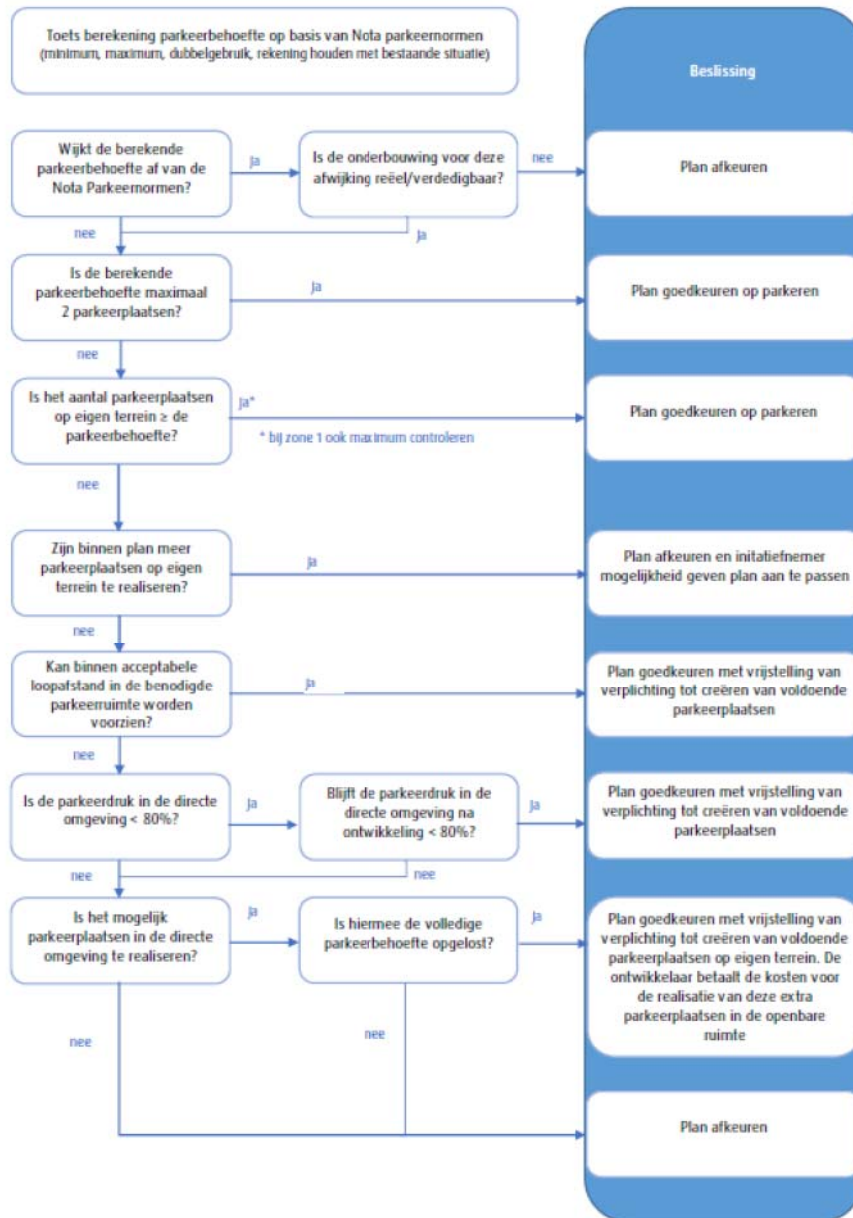
Dubbelgebruik wordt berekend volgens de methodiek van CROW-publicatie 317. In onderstaande tabel zijn de te gebruiken aanwezigheidspercentages opgenomen. Deze percentages zijn afkomstig van CROW.

functie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop- avond	werkdag nacht	zaterdag- middag	zaterdag- avond	zondag- middag
woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%*
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	0%	0%*
supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	0%*
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
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%

* Bij koopzondag 100%.

Tabel: Aanwezigheidspercentages 's-Hertogenbosch

**Bijlage 4 Stappen toetsing parkeren
 bouwinitiatieven**



Bijlage 5 Inspraakverslag

INSPRAAKVERSLAG M.B.T. VASTSTELLING NOTA PARKEERNORMERING 2016 's-HERTOGENBOSCH

Het ontwerp van de “Nota Parkeernormering 2016; Auto en fiets” (hierna: NP 2016) lag op basis van de gemeentelijke inspraakverordening met ingang van 4 april 2016 gedurende 6 weken voor het geven van inspraakreacties ter inzage.

Er zijn drie inspraakreacties ingekomen te weten van:

1. de Coöperatie van Eigenaars in het Winkelcentrum De Helftheuvel U.A., gedateerd op 12 mei en ingekomen op 17 mei 2016
2. Brabants-Zeeuwse Werkgevers 's-Hertogenbosch, gedateerd en ingekomen op 19 mei 2016
3. Woningcorporaties BrabantWonen, Zayaz en Kleine Meierij, gedateerd en ingekomen op 1 juni 2016

Ontvankelijkheid:

Indieners zijn belanghebbend.

Brabants Zeeuwse Werkgevers en Woningcorporaties zijn niet ontvankelijk in hun reactie, omdat zij buiten de termijn gereageerd hebben. De corporaties hebben nota bene per mail gereageerd, terwijl de gemeente 's-Hertogenbosch voor het geven van zienswijzen de elektronische weg niet opengesteld heeft.

Wij hebben de inspraakreacties toch in behandeling genomen. Dit ook omdat wij hechten aan een goede samenwerking met hen.

De inspraakreacties en de reactie van ons college daarop worden hieronder verkort weergegeven.

Algemeen:

De parkeernormen van NP2003 zijn door tijdsverloop behoorlijk verouderd. Het ontwerp van NP2016 wil nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk maken op basis van huidige inzichten met betrekking tot parkeerbehoeftes voor auto en fiets. Dit om te voorkomen dat de kwaliteit van de openbare ruimte dan wel de leefomgeving door nieuwe ontwikkelingen wordt aangetast. Temeer omdat het autogebruik sinds 2003 is toegenomen is in veel gevallen sprake van een verzwaring van de norm ten opzichte van de normen uit 2003.

De nota bevat een overgangsregeling van één jaar voor al bekend zijnde initiatieven. Deze regeling verklaart de huidige parkeernormen van toepassing indien binnen één jaar na bekendmaking van vaststelling van NP2016 een aanvraag om verlening van een omgevingsvergunning voor bouwen wordt ingediend. Hiermee kan voorkomen worden dat initiatieven, die in een concreet stadium zijn, door nieuwe parkeernormering gefrustreerd worden.

De nota kent flexibiliteitsbepalingen. Als een initiatiefnemer aantoont dat de feitelijke parkeerbehoefte anders is kan ons college afwijken van parkeernormen en -richtlijnen. Afwijking van parkeernormen is minder gemakkelijk dan afwijking van parkeerrichtlijnen. Een initiatiefnemer moet met een goede onderbouwing komen. In het uiterste geval kan een beroep gedaan worden op de hardheidsclausule. Het belang van parkeren en het belang van een initiatief worden dan tegen elkaar afgewogen. Alleen wanneer een belang zwaar weegt is afwijking van de parkeernorm denkbaar. Parkeerproblemen mogen in beginsel niet op de omgeving afgewenteld worden.

Hieronder wordt op de inhoud van de reacties ingegaan.

1. De zienswijze is ingediend door mr. K. van Driel van Rechtmata juristen namens de Coöperatie van Eigenaars in het Winkelcentrum De Helftheuvel U.A. (hierna: Coöporatie of indienster).

Reactie:

De Coöperatie behartigt de gemeenschappelijke belangen van de leden in de ruimste zin des woords. Het vastleggen van parkeernormen in beleid raakt de Coöperatie rechtstreeks in haar belang zodat de Coöperatie belanghebbende is in de zin van artikel 1:2, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht.

Goede bereikbaarheid en goede parkeervoorzieningen zijn van doorslaggevend belang voor de levensvatbaarheid van winkelcentra. De parkeerdruk op de locatie De Helftheuvel is hoog. Met name op piekdagen is het aantal beschikbare parkeerplaatsen op dit moment onvoldoende. Niet voor niets is op enig moment het (braakliggend) terrein ten zuidwesten van het winkelcentrum als parkeerplaats in gebruik genomen om de te grote parkeervraag nog enigszins op te kunnen vangen. Om de parkeerdruk verder te reguleren is daarnaast op piekdagen (donderdag tot en met zaterdag) inmiddels een parkeerduurbepaling van maximaal 3 uur ingesteld (blauwe zone). Indienster ziet dit als een eerste stap in de goede richting. De Coöperatie verzet zich vanwege de hoge parkeerdruk ook al jarenlang tegen ruimtelijke initiatieven (nieuwbouw woningen/transformatie kantoren naar woningen), omdat volgens haar bij al die ontwikkelingen te weinig rekening is gehouden met voldoende parkeergelegenheid. Het verzet van de Coöperatie is tevergeefs geweest. Hierdoor is de parkeerdruk in de buurt toegenomen en wordt veel oneigenlijk geparkeerd.

De Coöperatie is zelf al enkele jaren in gesprek met de gemeente inzake de uitbreiding van het eigen winkelcentrum. Uitbreiding van het winkelcentrum voorziet in een behoefte en dient dan ook nadrukkelijk een algemeen belang. Volgens de Coöperatie is de boogde uitbreiding niet langer (zonder meer) mogelijk gelet op de in de ontwerpnota neergelegde zeer zware parkeernorm. Dat is ook zo na realisering van de 40 parkeerplaatsen zoals besproken in de brief van 29 oktober 2014 (kenmerk: SO/PRO). Het lijkt er dan ook op dat de vrees van indienster bewaarheid wordt. Door in het verleden allerlei ruimtelijke initiatieven zonder goed parkeerbeleid

te hebben toegestaan wordt de steeds grotere parkeerdruk nu afgewenteld op indienster.

Nu de Helftheuvelpassage expliciet is benoemd in het parkeerbeleid vreest indienster dat burgemeester en wethouders niet snel af zullen en kunnen wijken van de neergelegde parkeernorm. Volgens de Coöperatie zouden burgemeester en wethouders daarom maatwerk moeten leveren zeker nu haar uitbreidingsplannen concreet zijn en ook goed bekend zijn bij de gemeente. In totaal gaat het om een uitbreiding van ca. 3.200 m² bvo, waarbij is gekozen voor het aanleggen van parkeervakken op het dak van de uitbreidingen. Dit zal echter –zeker met de sterk verhoogde parkeernorm- nu niet langer voldoende zijn om te voldoen aan de parkeernorm. Burgemeester en wethouders zullen daarom reeds nu moeten bezien in hoeverre de toename van de parkeerdruk kan worden opgevangen in het openbare gebied dan wel kan worden opgelost door alternatieve oplossingen. Indienster acht het in strijd met het rechtzekerheidsbeginsel en zorgvuldigheidsbeginsel om hier geen aandacht aan te schenken in het beleid terwijl de parkeernorm voor het winkelcentrum wel expliciet is opgenomen in het beleid.

Volgens indienster zijn er alternatieve oplossingen die de parkeerdruk kunnen wegnemen. Een eerste oplossing is het handhaven/uitbreiden van het parkeerregime (de blauwe zone) en een toename van het aantal parkeerplaatsen op maaiveld. Dat laatste kan door het beschikbaar stellen van de zogenaamde “kamelenbak” voor parkeerplaatsen. Voorts zou de blauwe zone de hele week moeten gelden en zou strenger moeten worden gehandhaafd op overtreders. Daarnaast biedt de ruimte tussen de ontwikkeling van Janssen de Jong (Rijzertlaan Westzijde) en de C1000/Jumbo ruimte voor minimaal 40 extra parkeerplaatsen.

De Coöperatie verzoekt de raad bij het vaststellen van de parkeernorm rekening te houden met deze oplossingen en/of de parkeernormen naar beneden bij te stellen. Ook mogelijk is dat de gemeente nu reeds de verplichting op zich neemt om een deel van de benodigde parkeerplaatsen in de onmiddellijke nabijheid van het winkelcentrum te realiseren.

Indienster wil deze zienswijze –aan de hand van de concrete uitbreidingsplannen- graag mondeling toelichten.

Antwoord op reactie:

De door indienster gewenste uitbreiding van de Helftheuvelpassage (uitbreiding van het winkelcentrum met ca. 3.200 m² bvo) kent een lange voorgeschiedenis. Coöperatie en gemeente zijn hierover en over het voorzien in de parkeerbehoefte al lang met elkaar in overleg. De gemeente wil bij een uitbreiding van de Helftheuvelpassage waar mogelijk met de resultaten van het overleg rekening houden.

Het ontwerp van NP2016 formuleert voor een aantal functies, waaronder de meest voorkomende winkelfuncties, parkeernormen in plaats van parkeerrichtlijnen (hoofdstuk 3). Een winkel is over het algemeen een veel voorkomende functie, die regelmatig van gebruikers wisselt. Om te borgen dat de parkeeroplossing duurzaam is en dus ook passend is voor toekomstige gebruikers zal de parkeeroplossing minder gebruikspecifiek/meer functiegeneriek zijn. Afwijken van de parkeernorm (hoofdstuk 5.3) vraagt van een initiatiefnemer bij het indienen van een aanvraag om verlening van een omgevingsvergunning voor o.a. bouwen meer (zwaarwegende) argumenten.

De gemeente gaat voor het bepalen van de parkeerbehoefte uit van een vertaling van de meest recente CROW-parkeerkencijfers. Binnen de gemeente zijn verschillende gebieden te onderscheiden waarbinnen een ander autobezit, autogebruik, fietsgebruik en OV-bereikbaarheid geldt. Deze verschillen uiten zich ook in verschillen in parkeerbehoefte. Daardoor worden binnen de verschillende gebieden andere parkeernormen en richtlijnen gehanteerd. De gemeente is opgedeeld in 5 stedelijkheidsklassen (alleen voor autoparkeren) en vier stedelijke zones. Winkelcentrum De Helftheuvel valt in zone 3; overig bebouwde kom (plaats) 's-Hertogenbosch. Het winkelcentrum heeft bovendien de aanduiding Stadsdeelcentrum. De van toepassing zijnde parkeernorm doet recht aan de plaatselijke situatie.

Het is ter voorkoming van (meer) parkeeroverlast voor de omgeving als gevolg van nieuwe ontwikkelingen niet gewenst om voor de Helftheuvelpassage van een lagere parkeernorm uit te gaan. Indienster stelt de parkeernorm, ondanks de verzwaaring ten opzichte van de huidige parkeernorm, overigens feitelijk ook niet ter discussie. Zij ervaart nu echter al een te hoge parkeerdruk die naar haar mening (mede) te wijten is aan nieuwe ontwikkelingen die de gemeente heeft toegelaten. Deze ontwikkelingen leidden tot een hogere parkeerdruk. De voorgestelde parkeernorm is naar mening van de Coöporatie ten opzichte van de huidige parkeernorm erg zwaar. Een voorgenomen uitbreiding van het winkelcentrum met ca. 3.200 m² bvo wordt daardoor, rekening houdend met de door de gemeente toegezegde aanleg van 40 parkeerplaatsen en ondanks een uitbreiding van de parkeercapaciteit op het dak van de voorgenomen uitbreiding, onmogelijk.

Het ontwerp van NP2016 kent een overgangsregeling. Op basis van deze regeling gelden de huidige parkeernormen, wanneer binnen 1 jaar na bekendmaking van NP2016 een aanvraag om verlening van een omgevingsvergunning wordt ingediend. De Coöporatie laat in het midden of zij een beroep op de overgangsregeling van de nota gaat doen. Zij maakt hiervan in elk geval geen melding.

Indienster is op basis van het rechtzekerheids- en zorgvuldigheidsbeginsel van mening dat de gemeente nu maatwerk moet leveren. Zij draagt daarom op voorhand alternatieve oplossingen aan om te zijner tijd –bij indiening van een aanvraag om verlening van een omgevingsvergunning voor bouwen voor de uitbreiding- te kunnen voldoen aan de parkeernorm. Zij stelt dat het fysiek niet mogelijk is om meer parkeerplaatsen, dan voorzien, op eigen terrein te realiseren. Aannee van haar daarbij is dat de parkeerdruk in de omgeving al groot is: in de omgeving is op

acceptabele loopafstand geen andere duurzame openbare of particuliere/private parkeervoorziening, parkeren in de openbare ruimte is door hoge parkeerdruk geen optie en –rekening houdend met specifieke omstandigheden- toepassing van een lagere parkeernorm is niet reëel te noemen. De gemeente zou de ingestelde blauwe zone moeten handhaven en uitbreiden en –naast de toegezegde 40 parkeerplaatsen- parkeerplaatsen moeten aanleggen op het (braakliggend) terrein ten zuidwesten van het winkelcentrum.

Wij wijzen er op dat de toegezegde 40 parkeerplaatsen in de zogenaamde “kamelenbak” momenteel aangelegd worden. Aanvragen uit het verleden voor nieuwe ontwikkelingen in de omgeving van de Helftheuvelpassage zijn steeds getoetst aan de Nota Parkeernormen 2003. Bij het toelaten van deze ontwikkelingen is nadrukkelijk rekening gehouden met het kunnen voorzien in de parkeerbehoefte. Dit om parkeeroverlast in de omgeving te voorkomen. Het is de Coöperatie al langere tijd bekend dat de gemeente 's-Hertogenbosch streeft naar actualisering van de huidige Nota Parkeernormen 2003. Dit temeer omdat het niet wenselijk is om ruimtelijke ontwikkelingen tot in lengte van jaren te blijven toetsen aan normen, waarvan de praktijk uitwijst dat deze niet langer actueel zijn. Juist om die reden wil de gemeente NP2016 vaststellen, waarvan de normen en richtlijnen overeen komen met het feitelijke gebruik in de praktijk. Dit alles roept de vraag op of de gemeente, zoals indienster stelt, in strijd met het rechtzekerheidsbeginsel en zorgvuldigheidsbeginsel handelt wanneer niet op voorhand duidelijk wordt dat medewerking kan worden verleend aan uitbreiding van de winkelruimte. NP2016 beoogt ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk te maken zonder dat dit leidt tot (een vergroting van) parkeeroverlast in de omgeving. Om die reden is er in de nota gekozen voor een flexibele aanpak om waar mogelijk maatwerk te kunnen leveren. Indienster noemt een aantal mogelijkheden voor maatwerk. Eén daarvan is het uitbreiden van de blauwe zone. Wij wijzen er op dat inmiddels in overleg met wijkraad en Coöperatie is besloten om deze zone naar 6 dagen uit te breiden, waarbij de Coöperatie zelf toeziet op naleving. Mogelijkheden tot verdere uitbreiding van parkeerplaatsen op maaiveld lijken op dit moment niet voor handen. Zij zijn daarom niet bereid om een toezegging te doen. Bij het indienen van een concreet plan kan hiernaar of naar een andere parkeeroplossing opnieuw gekeken worden. Het ontwerp van NP2016 bevat overigens een hardheidsclausule om het belang van parkeren te wegen ten opzichte van andere belangen en om daarin een keuze te maken.

De zienswijze is voor ons geen aanleiding om het ontwerp van NP2016 te wijzigen.

2. De zienswijze van Brabants Zeeuwse Werkgeversvereniging 's-Hertogenbosch (hierna: BZW of indienster).

Reactie:

De werkgroep Verkeer en Vervoer van BZW kan zich over het algemeen prima vinden in de nota. Het is begrijpelijk dat de nieuwe parkeernormering voor nieuwe situaties geldt. Deze normering is in plannen mee te nemen. Er is echter zorg bij het

van toepassing zijn de de nieuwe normering voor bestaande situaties waar een nieuwe vergunning moet worden aangevraagd voor bijvoorbeeld een verbouwing of herontwikkeling. Deze normering kan grote gevolgen hebben voor pandeigenaren, waarbij de aanpassing (verscherping) van de parkeernormen kan gaan leiden tot uitstel/afstel van verbeteringen aan panden en mogelijke waardedaling. Zeker vanuit het perspectief van toenemende leegstand moet op bestaande panden eerder versoepeling gelden dan verscherping. Gewijzigde procedures mogen geen nadelig effect hebben op het toekomstig vestigen van nieuwe bedrijven in bestaande kantoorpanden of bestaande locaties. Dit lijkt echter wel het geval in de nieuwe normen die voorliggen.

Indienster roept om voor bestaande situaties deze nadelige effecten op te heffen. Het blijft daardoor aantrekkelijk om ook in bestaande locaties te investeren.

Antwoord op reactie:

Het ontwerp van NP2016 is inderdaad ook van toepassing op bestaande panden. Dit wanneer een omgevingsvergunning nodig is voor (ver)bouwen en/of wijzigen van een functie van een pand die van invloed is op de parkeerbehoefte. Er is dan sprake van als een nieuwe ontwikkeling. Zo'n situatie wordt echter ook op basis van de huidige Nota Parkeernormen 2003 als een nieuwe ontwikkeling gezien. Dat betekent dat NP2016 geen verandering brengt ten opzichte van de huidige situatie.

Het creëren van extra parkeerruimte bij een bestaand pand is inderdaad vaak lastiger dan bij een nieuw pand. De huidige parkeernormen dateren uit 2003. Er hebben zich sindsdien ontwikkelingen voorgedaan die van invloed zijn op de parkeerbehoefte. De nieuwe parkeernormen en –richtlijnen zijn in veel gevallen zwaarder dan de huidige normen, omdat sprake is van een toegenomen parkeerbehoefte. Ook eigenaren van bestaande panden moeten daarmee rekening houden. Het alternatief is immers dat er bij een verbouwing of wijziging situaties (kunnen) ontstaan, die de gemeente uit oogpunt van hoge parkeerdruk c.q. aantasting van leefbaarheid niet naar de omgeving toe kan verantwoorden. Zij moet rekening houden met alle belangen.

De ontwerpnota maakt de ontwikkelaar van een ruimtelijk initiatief zelf verantwoordelijk voor het aantonen, dat voldoende voorzien wordt in de parkeerbehoefte van een initiatief. Mits goed of zeer goed onderbouwd biedt de nota ruimte om van een parkeerrichtlijn op een -norm af te wijken. De nota bevat een overgangsregeling voor initiatieven die op dit moment bij de gemeente bekend zijn. Op basis van deze regeling gelden de huidige parkeernormen, wanneer binnen 1 jaar na bekendmaking van NP2016 een aanvraag om verlening van een omgevingsvergunning wordt ingediend. In het uiterste geval kunnen wij op basis van de hardheidsclausule een ontwikkeling toestaan terwijl onvoldoende voorzien kan worden in de parkeerbehoefte. Dat kan gebeuren wanneer het belang van het uitbreiden of wijzigen van de functie van een pand zwaarder weegt dan het belang van parkeren.

De zienswijze is voor ons geen aanleiding om het ontwerp van NP2016 te wijzigen.

3. De zienswijze van BrabantWonen, Zayaz en de Kleine Meierij (hierna: Corporaties of indiensters).

Reactie:

Om verklaarbare reden is het, zoals gevraagd, niet gelukt om als Corporaties vóór maandag te reageren op het ontwerp van NP2016. De Corporaties geven voor bespreking van de nota door commissie Ruimtelijke Ordening en Beheer en de gemeenteraad nog enkele bezwaren en overwegingen mee. Dit is in hun belang en belang van de gemeente.

Zoals gesteld in paragraaf 4.3 van het ontwerp van NP2016 relateert CROW de parkeercijfers voor woningen aan de prijsklasse, type en huur of koop. Er is in de nota echter voor gekozen om deze differentiatie ook voor wat betreft sociale huur en/of koop te vereenvoudigen door enkel onderscheid te maken naar het bruto vloeroppervlak achter de voordeur (m² bvo). De kleine woningen krijgen hierdoor een grote verzwaring van de norm, terwijl elders meer ruimte wordt geboden. Deze verzwaring sluit niet aan bij de onlangs door gemeente en Corporaties gemaakte afspraken in het Sociaal Woonakkoord. Daarin is een extra bouwproductie afgesproken om de primaire doelgroep de komende jaren te kunnen blijven bedienen. Deze bouwproductie behelst, rekening houdend met de locaties en gestelde kaders, met name kleinere wooneenheden.

In het Sociaal Woonakkoord is rond het parkeren de volgende zinsnede als verantwoordelijkheid van de gemeente opgenomen: "De gemeente streeft ernaar om binnen wettelijke kaders flexibel en realistisch te zijn met betrekking tot de kwaliteitseisen bij sociale woningbouw". Door qua sociale huur en/of koop geen onderscheid te maken komt de gemeente deze afspraak niet na. Dit terwijl dit onderscheid in de CROWnormering wel gebruikelijk is. De parkeernormen worden bovendien ondanks de crisis en gemaakte afspraken over betaalbaarheid (die wel degelijk terugvloeit ten behoeve van de primaire doelgroep, dan wel betaald wordt door deze doelgroep) opgehoogd.

Binnen de woningcategorieën worden juist de kleine woningen (45m<BVO<80m) belast met een extra verhoging. Er wordt uitgegaan van BVO (brutovloeroppervlakte), terwijl de Corporaties uitgaan van de GBO (gebruiksoppervlakte). Deze in de ontwerpnota toegepaste rekenmethode is niet erkend. Het gevolg is dat de norm van 1 naar ca. 1,5 gaat. In alle plannen voor sociale woningbouw van corporaties bepaalt de parkeernorm het bouwvolume. De verhoging van de norm reduceert de mogelijkheid van woningbouw met tenminste 1/3e.

Dit heeft een bezwaarlijk negatief effect op de gezamenlijke ambitie uit het Sociaal Woonakkoord en zou zelfs kunnen betekenen dat we geen akkoord hebben.

Het bevreemdt de Corporaties dat zij blijkbaar niet met de gemeente, maar met afdelingen van de gemeente afspraken maken. Dit lijkt de Corporaties geenszins de bedoeling.

Antwoord op reactie:

Er wordt in het ontwerp van NP2016 een onderscheid in woningen gemaakt aan de hand van de oppervlakte, omdat dit een beter criterium is voor autobezit dan een onderscheid in prijsklassen. Wij begrijpen echter dat dit onderscheid nadelig kan werken waar sprake is van sociale woningbouw van 40-80 m². Bij deze sociale woningbouw is namelijk vaak sprake van gebruikers met lage inkomens en een laag autobezit. Het is aannemelijk dat ook bij toekomstige bewoners van deze categorie

woningen sprake zal zijn van een laag autobezit. Dit feit, in combinatie met de strikte voorwaarden waarbinnen de bouw en het gebruik van sociale huurwoningen plaatsvindt, is reden voor toevoeging van de categorie woningen 40-80 m2 met gedifferentieerde parkeernormen, die te herleiden zijn tot de CROW-kentallen voor sociale huurappartementen. Het onderscheid tussen gestapeld en grondgebonden is hierbij komen te vervallen, omdat dat onderscheid verwarrend kan werken. Wij zijn van mening dat onder genoemde wijziging uitvoering van het Sociaal Woonakkoord conform afspraken kan plaatsvinden waarbij voldoende voorzien zal worden in de parkeerbehoefte op eigen terrein.

De zienswijze is voor ons aanleiding om het ontwerp van NP2016 te wijzigen.

's-Hertogenbosch,

Burgemeester en wethouders van 's-Hertogenbosch,
De secretaris, de burgemeester,

Bekendmaking

Nota Parkeernormering 2016: Auto en fiets.

Kennisgeving op basis van de gemeentelijke Inspraakverordening

Het college van burgemeester en wethouders maakt bekend dat het ontwerp van de "Nota Parkeernormering 2016: Auto en fiets" met ingang van 4 april 2016 gedurende zes weken ter inzage ligt. De nota vervangt de Nota Parkeernormen 2003, die alleen betrekking heeft op auto's.

Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen binnen de gemeente moeten mogelijk zijn zonder dat de kwaliteit van de openbare ruimte door parkeren van auto's en fietsen wordt aangetast. De nota wil dat voorkomen door te bepalen hoeveel parkeerplaatsen bij een ontwikkeling nodig zijn en op welke wijze in de parkeerbehoefte voorzien dient te

worden. Voor het opstellen van de nota golden uitgangspunten met betrekking tot o.a. eigen verantwoordelijkheid van een ontwikkelaar, flexibiliteit, maatwerk, gebiedsgewijze aanpak, handhaafbaarheid en aanpasbaarheid. De nota dient als toetsingskader voor ruimtelijke ontwikkelingen.

Het ontwerp van de nota is opgesteld in samenspraak met een externe klankbordgroep, waarin wijkraden, ondernemers, wooncorporaties en commerciële ontwikkelaars betrokken waren.

De nota wordt na verwerking van inspraakreacties ter vaststelling voorgelegd aan de gemeenteraad. Streven is om de nota op 28 juni 2016 ter advies voor te leggen aan de commissie Ruimtelijke Ordening Beheer en om de nota op 12 jul 2016 ter vaststelling voor te leggen aan de gemeenteraad.

Wilt u reageren?

In de periode dat de nota ter inzage ligt kunt u schriftelijk of mondeling reageren:

- Uw schriftelijke inspraakreactie kunt u sturen aan:
Burgemeester en wethouders van 's-Hertogenbosch, postbus 12345, 5200 GZ 's-Hertogenbosch;
- Wilt u mondeling een inspraakreactie indienen?
Hiervoor kunt u een afspraak maken. Bel naar het secretariaat van de afdeling Openbare Ruimte en Verkeer, tel. (073) 6155352.

Het ontwerp van de nota ligt op grond van de gemeentelijke inspraakverordening ter inzage in het Stadskantoor. Ook vindt u de stukken op onze internetsite www.s-hertogenbosch.nl.

's-Hertogenbosch, 3 april 2016.

Burgemeester en wethouders van 's-Hertogenbosch.

Publicatie via: Bossche Omroep
www.s-hertogenbosch.nl
Gemeenteblad