

# **Nota Parkeernormen Rucphen**

## **INHOUD**

<b>1.</b>	<b>INLEIDING</b>	<b>3</b>
1.1	Ruimtelijke Ontwikkelingen	3
1.2	Toekomstig autobezit	3
<b>2.</b>	<b>DOEL /UITGANGSPUNTEN</b>	<b>4</b>
2.1	Doel	4
2.2	Uitgangspunten van de Nota Parkeernormen	4
2.3	Visie parkeernormering	4
2.3.1	Gebiedsindeling	5
2.3.2	Locatie	5
2.3.3	Toepassing	7
2.3.3.1	Algemeen	7
2.3.3.2	Parkeernorm	7
2.3.3.3	Herstructurering	7
2.3.3.4	Garages	8
2.3.3.5	Meervoudig gebruik	8
<b>3.</b>	<b>PLANVORMING</b>	<b>10</b>
3.1	Instrumenten ruimtelijke ontwikkeling	10
3.2	Organisatie	10
<b>4.</b>	<b>PARKEERNORMEN</b>	<b>11</b>
<b>5.</b>	<b>PARKEERMANAGEMENT</b>	<b>15</b>
5.1	Overige instrumenten	15
5.2	Parkeerfonds	15
5.3	Betaald parkeren	15
5.4	Parkeerzones / Parkeervergunningen	16
<b>6.</b>	<b>BEGRIPPEN / DEFINITIES</b>	<b>17</b>

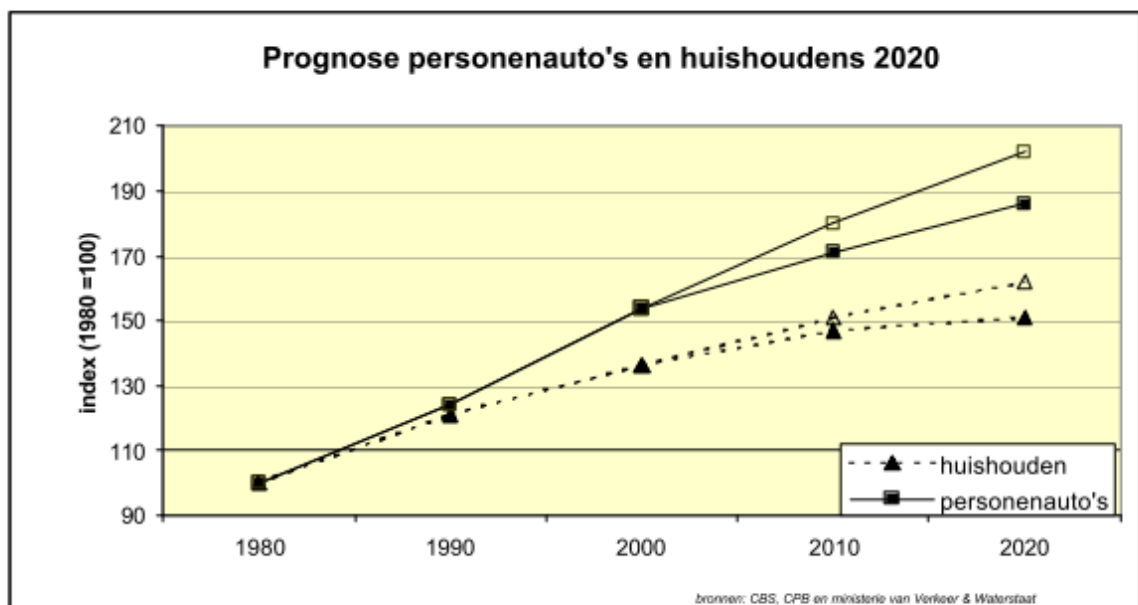
## 1. INLEIDING

### 1.1 Ruimtelijke ontwikkelingen

Binnen de gemeente Rucphen staan tal van ruimtelijke ontwikkelingen met name in of in de nabijheid van de bebouwde kommen te gebeuren. Het realiseren van deze extra ruimtelijke ontwikkelingen leidt vaak tot verdichting van de openbare ruimte, extra verkeer op de bestaande wegen en ook extra parkeerdruk. Door het vaststellen van uniforme parkeernormen wordt een duidelijke richting gegeven aan de mate van faciliteren van parkeervoorzieningen.

### 1.2 Toekomstig autobezit

Het autobezit is de afgelopen jaren aanmerkelijk toegenomen. Uit nationale prognoses voor het autobezit blijkt dat deze trend zich in de toekomst zal voortzetten. Niet alleen het tweedeautobezit neemt een grote toevlucht in de komende decennia, ook het aantal auto's van de zaak zal stijgen. Uitgaande van het laagste groeiscenario neemt de omvang van het totale wagenpark tot 2020 met ongeveer 10% toe. Dit komt neer op ongeveer 600.000 auto's.



*Figuur 1.1: Prognose personenauto en huishoudens tot 2020*

De ontwikkeling van het autobezit per huishouden geeft een goede benadering van de toekomstige parkeerbehoefte per woning. Tussen 1995 en 2005 is het autobezit per huishouden met ongeveer 14% toegenomen. In de toekomst vlakt de groei van het aantal auto's per huishouden af. Uit prognoses blijkt dat het aannemelijk is dat ook in de toekomst het autobezit groter zal zijn naarmate de stedelijkheid van een gemeente lager is.

## 2. DOEL / UITGANGSPUNTEN

### 2.1 Doel

Het doel van de Nota Parkeernormen kan als volgt worden geformuleerd.

***Het vaststellen van gemeentelijke parkeernormen voor nieuwe ruimtelijke plannen en projecten in de gemeente Rucphen om in de toekomst in een parkeerbehoefte te kunnen voorzien. Waar mogelijk wordt hiermee de bereikbaarheid en leefbaarheid van de gemeente gewaarborgd.***

Hierbij dienen de volgende aandachtspunten in ogenschouw te worden genomen.

- De nota is bedoeld als normkader van de gemeente. De nota moet worden gebruikt als kader voor de externe partijen (projectontwikkelaars, adviesbureaus, woningbouwverenigingen, -corporaties, makelaars e.d.).
- In de nota wordt voor de gehele gemeente parkeernormen opgenomen.
- De nota is van toepassing op toekomstige ruimtelijke plannen en projecten in de gemeente en niet voor bestaande situaties.
- De nota kent een algemene strekking. Dit betekent dat de nota niet in alle gevallen direct van toepassing is omdat in specifieke gevallen maatwerk noodzakelijk en wenselijk is. In deze gevallen zal in de geest van de nota worden gehandeld.

### 2.2 Uitgangspunten van de Nota Parkeernormen

De Nota Parkeernormen maakt onderdeel uit van het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan 2006-2016.

De volgende uitgangspunten zijn bij de samenstelling van deze nota gehanteerd:

- het vaststellen van parkeernormen levert een bijdrage aan de leefbaarheid in de gemeente. Het gaat hierbij met name om de kwaliteit van de openbare ruimte;
- de Nota Parkeernormen levert een bijdrage aan de economische vitaliteit van de gemeente. Parkeren vormt immers een belangrijke schakel in de totale bereikbaarheid van de gemeente;
- de Nota Parkeernormen speelt in op de toekomstige ontwikkeling, zodat duurzaamheid is gewaarborgd.

### 2.3 Visie parkeernormering

In deze paragraaf wordt ingegaan op de visie met betrekking tot de parkeernormering. Deze visie is opgebouwd uit een drietal elementen:

- gebiedsindeling (2.3.1)
- locatie (2.3.2)
- toepassing (2.3.3)

### 2.3.1 Gebiedsindeling

De basis van de nota is gevonden in de door het CROW (kennis centrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur) in september 2008 uitgegeven publicatie over parkeercijfers. Uit de studie die in het kader van deze publicatie is uitgevoerd, is gebleken dat de vraag naar parkeerplaatsen voor een groot deel wordt bepaald door het gebiedstype en het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerwijzen. De alternatieven vervoerwijzen bestaan in onze gemeente vooral uit het gebruik van de fiets en lopen. Het openbaar vervoer in onze gemeente is zeer beperkt. Naast twee buurtbusregelingen die vooral gericht zijn op het vervoer van en naar Roosendaal, rijdt de dienstregeling bus 312. Deze dienstregeling is gericht op het vervoer Breda – Roosendaal v.v.

De publicatie maakt onderscheid in soorten gebieden, te weten: zeer sterk stedelijk, sterk stedelijk, matig stedelijk, weinig stedelijk en niet-stedelijk. Om inzicht te krijgen tot welk type gebied onze dorp-kern behoren is in tabel 2.1 de verdeling van de gemeenten in Nederland weergegeven.

Tabel 2.1

Type gebied	Aantal gemeenten in Nederland
Zeer sterk stedelijk	12
Sterk stedelijk	55
Matig stedelijk	94
Weinig stedelijk	171
Niet-stedelijk	164

Uit de studie is geconcludeerd dat bij bepaalde functies de parkeervraag bij weinig tot niet-stedelijke gebieden groter is dan bij zeer sterk, sterk en matig stedelijke gebieden.

In tabel 2.2 is de door CROW gehanteerde gebiedsindeling gelegd over de gemeente Rucphen. Geconcludeerd moet worden dat onze woonkernen behoren tot de gebiedstypen weinig stedelijk of niet-stedelijk.

Tabel 2.2

Type gebied	Stedelijkheidsgraad
Zeer sterk stedelijk	--
Sterk stedelijk	--
Matig stedelijk	--
Weinig stedelijk	St. Willebrord, Rucphen, Sprundel.
Niet-stedelijk	Zegge, Schijf, 't Hoekske

### 2.3.2 Locatie

De CROW-publicatie onderscheidt een drietal zones, te weten: centrum, schil/overloopgebied en rest bebouwde kom. De functies in centra hebben een lagere parkeervraag dan functies van dezelfde aard elders in de bebouwde kom. Er bestaat dus een verband tussen de aanwezigheid

van alternatieve vervoerwijze en de vraag naar parkeerplaatsen. Naarmate de locatie verder van het centrum is gelegen, neemt het aanbod en kwaliteit van alternatieven voor de auto (openbaar vervoer, fietsen, lopen) af en neemt de behoefte aan parkeerplaatsen toe.

Deze bevinding is aanleiding geweest om voor de parkeercijfers ook onderscheid te maken naar centrum, schil/overloopgebied en rest bebouwde kom.

Gelet op de omvang van onze dorpen is de indeling van de kernen in de drie zones: centrum, schil/overloopgebied, rest bebouwde kom niet toepasbaar. Voor Sint Willebrord, Rucphen en Sprundel kan volstaan worden met de twee deling "centrum en schil/overloopgebied". Voor de kernen Schijf, Zegge en woonkern 't Hoekske alsmede voor de Nijverhei alleen "centrum". In de notitie wordt uitgegaan van onderstaande indeling.

Tabel 2.3

<b>St. Willebrord</b>	
Centrum	Dorpsstraat vanaf De Gagelrijzen tot Pastoor Bastiaansensingel alsmede aan beide zijde 200 meter achtergebied.
Schil/Overloopgebied	Overig deel bebouwde kom Sint Willebrord
<b>Rucphen</b>	
Centrum	Raadhuisplein, Raadhuisstraat alsmede 200 meter directe omgeving
Schil/Overloopgebied	Overig deel bebouwde kom Rucphen
<b>Sprundel</b>	
Centrum	Sint Janstraat, Neerhof alsmede 200 meter achtergebied Sint Janstraat
Schil/Overloopgebied	Overig deel bebouwde kom Sprundel
<b>Zegge</b>	
Centrum	De gehele bebouwde kom Zegge
<b>Schijf</b>	
Centrum	De gehele bebouwde kom Schijf
<b>'t Hoekske</b>	
Centrum	De gehele woonconcentratie 't Hoekske
<b>Nijverhei</b>	
Schil/Overloopgebied	Het gehele bedrijventerrein

In bijlage 1 worden per kern de verschillende zones op tekening aangegeven.

Voor elke functie geldt een eigen kader van parkeernormen. In de Nota Parkeernormen wordt onderscheid gemaakt naar functies die gegroepeerd kunnen worden naar een viertal hoofd functies, namelijk wonen, werken, detailhandel en overig.

In hoofdstuk 4 zijn voor de negen gebieden per functie de meest voorkomende parkeernormen opgenomen. Indien er sprake is van andere functies of onduidelijkheden bij de praktische

invulling van deze nota, wordt de CROW publicatie 182, "Parkeerkencijfers – Basis voor parkeernormering" van september 2008 als richtlijn gehanteerd.

### **2.3.3 Toepassing**

#### **2.3.3.1 Algemeen**

Uitgangspunt van de Nota Parkeernormen is dat de gemiddelde parkeernorm wordt gehanteerd. Omdat er nagenoeg geen verschillen bestaan in de gemiddelde parkeernormen per gebiedstype "matig stedelijk" en "niet-stedelijk" is in nota per functie één gemiddelde parkeernorm opgenomen.

#### **2.3.3.2 Parkeernorm**

De gemiddelde parkeernorm is in de gemeente Rucphen de vereiste parkeernorm. Het realiseren van lagere parkeernormen dan de gemiddelde norm, wordt met het oog op het afwentelen van parkeerproblemen op de openbare weg - in principe - niet toegestaan. Afwijking van maximaal 10% van de gemiddelde parkeernorm is acceptabel. Indien het niet mogelijk is om op het perceel waar de ontwikkeling plaatsvindt de gemiddelde parkeernorm minus 10% te behalen en door middel van een onderzoek wordt aangetoond dat nu en in de toekomst er op de openbare weg in de directe omgeving van de functie (maximaal 150 meter) voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is om in de parkeervraag te kunnen voorzien (parkeerbalans), kunnen burgemeester en wethouders besluiten af te wijken van de gemiddelde parkeernorm. In deze afweging speelt het effect op de kwaliteit van het openbare gebied in relatie tot het eventueel aanleggen van extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte een grote rol.

Mocht blijken dat een ruimtelijke ontwikkeling c.q. project extra parkeerdruk in de omgeving zal gaan veroorzaken, kunnen burgemeester en wethouders de maximale parkeernorm eisen. Hierbij dient vooral te worden gedacht aan functies met een regionale aantrekkingskracht.

#### **2.3.3.3 Herstructurering**

Het komt regelmatig voor dat oude straten c.q. wijken worden hergestructureerd. In dergelijke ontwikkelingsgebieden is de parkeerdruk hoog. Bij herstructurering wordt de bestaande bebouwing gesloopt en vindt er een nieuwe herverkaveling plaats voor nieuwbouw. De vraag die daarbij aan de orde komt, is met welke gegevens moet worden gerekend voor het bepalen van de parkeercapaciteit. Moet slechts gerekend worden met het extra aantal woningen ten opzichte van de oude situatie of moet worden gerekend met het totaal aantal woningen die in het kader van de herstructurering worden gebouwd?

#### **Conclusie**

Om er voor zorg te dragen dat de parkeercapaciteit in het herstructureringsgebied toereikend is, is ervoor gekozen om op basis van het totaal aantal woningen na herstructurering de parkeercapaciteit te bepalen.

### 2.3.3.4 Garages / opritten

Het is van belang dat het aanwezige parkeeraanbod op een eenduidige wijze wordt meegenomen bij het bepalen van de gewenste parkeercapaciteit. De mate waarin met name garages worden meegeteld, bepaalt mede het parkeeraanbod. Immers het niet meetellen van garages en/of opritten kan worden gezien als een verkapte verhoging van de parkeernorm. In tabel 2.4 is opgenomen een overzicht van parkeervoorzieningen met daarbij een indicatieve factor voor het bepalen van het aantal parkeerplaatsen bij woningen.

Tabel 2.4

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal auto's	Berekenings-aantal	Opmerking
Enkel oprit zonder garage	1	0,8	min. 5 m. diep/ 2,5 m. breed
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	min. 10 m. diep/ 2,5 m. breed
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	min. 5 m. diep/ 4,5 m. breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4	min. 5 m. diep/ 2,8 m. breed
Garagebox (niet bij woning)	1	0,5	min. 5 m. diep/ 2,8 m. breed
Garage met enkele oprit	2	1,0	min. 5 m. diep/ 2,5 m. breed
Garage met lange oprit	3	1,3	min. 10 m. diep/ 2,5 m. breed
Garage met dubbele oprit	3	1,8	min. 5 m. diep/ 4,5 m. breed

Voor parkeergarages met grotere capaciteit (bijv. onder een appartementencomplex) gelden dezelfde rekenregels vermeld in tabel 2.4. Bij parkeergarages zonder fysieke scheiding tussen de parkeerplaatsen, kunnen de parkeerplaatsen als 1 parkeerplaats per stuk worden meegerekend. Zijn de plaatsen wel fysiek van elkaar gescheiden en ontstaan daardoor eigenlijk garageboxen, dan worden deze plaatsen meegerekend voor 0,5 parkeerplaats.

### 2.3.3.5 Meervoudig gebruik

Bij meervoudig gebruik van parkeerplaatsen kan door de gemeente vrijstelling van de normen worden verleend. Onder meervoudig gebruik wordt verstaan: meerdere functies maken op verschillende momenten gebruik van dezelfde parkeerplaatsen. Het meervoudig gebruik wordt berekend op basis van aanwezigheidspercentages. In onderstaande tabel 2.5 zijn de aanwezigheidspercentages vermeld.

Tabel 2.5 Aanwezigheidspercentages

	Werkdag overdag	Middag	Avond	Koop-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Woningen	50	60	100	90	60	60	70
Detailhandel	30	70	20	100	100	0	70
Kantoor	100	100	5	10	5	0	0
Bedrijven	100	100	5	10	5	0	0
Sociaal cultureel	10	40	100	100	60	90	25
Sociaal medisch	100	100	30	15	15	5	5
Ziekenhuis	85	100	40	50	25	40	40
Dagonderwijs	100	100	0	0	0	0	0
Avondonderwijs	1	1	100	100	0	0	0
Bibliotheek	30	70	100	70	75	0	0
Museum	20	45	0	0	100	0	90
Restaurant	30	40	90	95	70	100	40



Café	30	40	90	85	75	100	45
Bioscoop, theater	15	30	90	90	60	100	60
Sport	30	50	100	90	100	90	85

### **3. PLANVORMING**

#### **3.1 Instrumenten ruimtelijke ontwikkeling**

Voor de gemeente zijn vier juridische instrumenten beschikbaar om parkeernormen dwingend op te kunnen leggen:

1. Nota Parkeernormen, (na vaststelling door de raad);
2. bestemmingsplan;
3. projectbesluit;
4. bouwplantoetsing voor nieuwbouw of verbouw (uitbreiding) binnen een vigerend bestemmingsplan (bouwverordening).

##### Ad 1. Nota Parkeernormen

Na vaststelling van deze Nota Parkeernormen zijn de hierin beschreven parkeernormen voor de gemeente Rucphen van toepassing op alle toekomstige ruimtelijke plannen en projecten.

##### Ad 2/3. Bestemmingsplan en projectbesluiten

Na vaststelling van de Nota Parkeernormen kan in bestemmingsplannen verwezen worden naar deze parkeernormen. Op grond van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening is het niet meer mogelijk normen in een beleidsnota op te nemen. Deze parkeernormen moeten dan in het bestemmingsplan staan. Uit de praktijk blijkt echter dat deze werkwijze niet werkt. Een wijziging van de parkeernormen of een ontheffing in een bestemmingsplan betekent dat het bestemmingsplan moet worden gewijzigd. Dit betekent dat een lange procedure moet worden gevolgd. Op dringend verzoek van partijen is de wijziging van de Woningwet daarom op dit punt niet ingegaan. Parkeren kan dus nog steeds in de Bouwverordening worden geregeld.

##### Ad 4. Bouwverordening

In de bouwverordening kunnen de parkeernormen worden opgenomen, dan wel een verwijzing worden opgenomen naar de Nota Parkeernormen. Na vaststelling van deze gewijzigde bouwverordening door de gemeenteraad zijn de nieuwe parkeernormen ook voor nieuwe bouwplannen maatgevend. De gemeente kan een vrijstelling van deze parkeernormen voor een bouwplan verlenen. Ook het verruimen van de parkeernorm is mogelijk. De criteria tot verruiming van de parkeernormen zullen dan moeten worden opgenomen in de bouwverordening.

#### **3.2 Organisatie**

Binnen de gemeente Rucphen wordt gewerkt met de werkgroep Planologie. In deze werkgroep zijn alle beleidsvelden die van belang zijn voor ruimtelijke ontwikkeling vertegenwoordigd, zo ook het beleidsveld verkeer. In de werkgroep Planologie worden alle nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en projecten besproken. Het grote voordeel van deze manier van werken is de onderlinge afstemming en informatie-uitwisseling tussen verschillende vakdisciplines. Bovenal wordt door deze werkwijze een uniforme toetsing gewaarborgd.

#### 4. PARKEERNORMEN

Zoals al eerder in de Nota Parkeernormen is gesteld, wordt het gemiddelde van de minimale en maximale norm gehanteerd. Tevens wordt er geen onderscheid gemaakt tussen de gebiedstypen "matig stedelijk" en "niet-stedelijk". In tabel 4.1 is een norm per functie opgenomen. Geringe afwijkingen van de normen tot maximaal 10% zijn acceptabel.

Tabel 4.1

<b>Functie</b>	<b>Centrum</b>	<b>Schil/Over- loopgebied</b>	<b>Aandeel bezoek</b>	<b>Aantal parkeerplaatsen per</b>
Woning duur (appartement > 150 m <sup>2</sup> )	1,6 pp	1,85 pp	0,3 pp per woning	woning
Woning middel (appartement tussen 100-150 m <sup>2</sup> )	1,4 pp	1,7 pp	0,3 pp per woning	woning
Woning goedkoop (appartement < 100 m <sup>2</sup> )	1,25 pp	1,4 pp	0,3 pp per woning	woning
Service/aanleunwoning	0,45 pp	0,45 pp	0,3 pp per woning	zelfstandige woning met beperkte zorgvoorziening
Kamer huur	0,4 pp	0,4 pp	0,2 pp per woning	kamer
Wijk- buurt- en dorpscentra, Supermarkt	3,75 pp	3,75 pp	85%	100 m <sup>2</sup> bvo 1 arbeidsplaats = 40 m <sup>2</sup> bvo
Bouwmarkt / tuincentrum/ kringloopwinkel	--	2,45 pp		100 m <sup>2</sup> bvo
(commerciële) dienstverlening (kantoren met baliefunctie)	2,4 pp	3,05 pp	20%	100 m <sup>2</sup> bvo 1 arbeidsplaats = 30 m <sup>2</sup> bvo
Kantoren (zonder baliefunctie)	1,6 pp	1,8 pp	5%	100 m <sup>2</sup> bvo 1 arbeidsplaats = 30 m <sup>2</sup> bvo
Arbeids-/bezoekersextensieve bedrijf (bijv. loods, opslag, transportbedrijf,)	0,55 pp	0,65 pp	5%	100 m <sup>2</sup> bvo 1 arbeidsplaats = 40 m <sup>2</sup> bvo
Arbeidsintensieve/ bezoekersextensieve bedrijf(bijv. laboratorium, industrie, werkplaats, garagebedrijf)	2,45 pp	2,45 pp	5%	100 m <sup>2</sup> bvo 1 arbeidsplaats = 30 m <sup>2</sup> bvo

<b>Functie</b>	<b>Centrum</b>	<b>Schil/Over- loopgebied</b>	<b>Aandeel bezoek</b>	<b>Aantal parkeerplaatsen per</b>
Showroom (bijv. auto's, keukens, meubels, caravans)	1,1 pp	1,3 pp	35%	100 m <sup>2</sup> bvo 1 arbeidsplaats = 40 m <sup>2</sup> bvo
Grootschalige detailhandel	--	7,5 pp	85%	100 m <sup>2</sup> bvo 1 arbeidsplaats = 40 m <sup>2</sup> bvo
Bedrijfsverzamelgebouw	1,25 pp	1,25 pp	10%	100 m <sup>2</sup> bvo 1 arbeidsplaats = 30 m <sup>2</sup> bvo
Café/ bar/ discotheek/ cafetaria	6 pp	6 pp	90%	100 m <sup>2</sup> bvo
Restaurant	11 pp	11 pp	80%	100 m <sup>2</sup> bvo
Hotel	1 pp	1 pp		Kamer
Museum / bibliotheek	0,6 pp	0,8 pp	95%	100 m <sup>2</sup> bvo
Sporthal (binnen)	1,95 pp	2,25 pp	95%	100 m <sup>2</sup> bvo Gymlokalen met alleen schoolfunctie hebben geen extra parkeervraag Bij sporthal met wedstrijdfunctie: + 0,1-0,2 pp per bezoekersplaats.
Sportveld (buiten)	20 pp	20 pp	95%	ha.netto terrein Excl. kantine, kleedruimte, oefenveld en toiletten.

<b>Functie</b>	<b>Centrum</b>	<b>Schil/Over- loopgebied</b>	<b>Aandeel bezoek</b>	<b>Aantal parkeerplaatsen per</b>
Tennisbanen	2,5 pp	2,5 pp	90%	baan
Zwembad	9 pp	10 pp	90%	100 m <sup>2</sup> opp.basin
Sportschool /Dansschool	3,5 pp	3,5 pp	95%	100 m <sup>2</sup> bvo
Bowlingbaan/Biljartzaal	2 pp	2 pp	95%	baan/tafel
Overdekte speeltuin/ -hal	7,5 pp	7,5 pp	90%	100 m <sup>2</sup> bvo
Multi Cultureel centrum / wijkgebouw	3 pp	3 pp	90%	100 m <sup>2</sup> bvo
Verpleeg/verzorgingstehuis	0,6 pp	0,6 pp	60%	Wooneenheid Inclusief personeel
Arts / maatschap/ kruisgebouw/ therapeut	1,75 pp	1,75 pp	65%	Behandelkamer Met minimum van 3 pp per praktijk
Apotheek	2,2 pp	2,2 pp		100 m <sup>2</sup> bvo
Vorbereidend beroepsonderwijs dag (Vmbo)	0,75 pp	0,75 pp		Leslokaal Leslokaal = 30 zitplaatsen
Basisonderwijs	0,75 pp	0,75 pp		Leslokaal. Excl. Kiss&Ride Leslokaal = 30 zitplaatsen

<b>Functie</b>	<b>Centrum</b>	<b>Schil/Over- loopgebied</b>	<b>Aandeel bezoek</b>	<b>Aantal parkeerplaatsen per</b>
Creche/peuterspeelzaal/kinderdag- verblijf	0,7 pp	0,7 pp		Excl. Kiss&Ride Arbeidsplaats = maximaal gelijktijdig aanwezig aantal werknemers
Volkstuin	0,3 pp	0,3 pp		Perceel
Religiegebouw	0,15 pp	0,15 pp		Zitplaats
Begraafplaats/crematorium	22,5 pp	22,5 pp		Gelijktijdige begrafenis/ crematie

## **5. PARKEERMANAGEMENT**

### **5.1 Overige instrumenten**

Het vaststellen van parkeernormen is niet het enige instrument waarmee de omvang van de parkeerbehoefte en indirect de benodigde parkeercapaciteit kan worden beïnvloed. De volgende instrumenten kunnen ook worden ingezet, separaat of in combinatie, om de parkeerproblematiek te sturen:

- het instellen van een parkeerfonds (5.2);
- het instellen van betaald parkeren (5.3);
- het aanwijzen van parkeerzones en verlenen van parkeervergunningen (5.4).

In de vervolgde paragrafen wordt elk instrument apart toegelicht. Tevens wordt beschreven of het instrument in onze gemeente toepasbaar is.

### **5.2. Parkeerfonds**

Bij ontwikkelingen in en nabij winkelconcentratiegebieden komt het voor dat de benodigde extra parkeercapaciteit niet te realiseren is vanwege ruimtegebrek. De mogelijkheid bestaat dan om een zogenaamd parkeerfonds op te richten. Door een overeen te komen bijdrage te storten in dit fonds kan de initiatiefnemer zijn verplichtingen met betrekking tot het realiseren van voldoende parkeercapaciteit "afkopen". De gemeente is verplicht de ingelegde gelden te besteden aan parkeervoorzieningen binnen een straal van  $\pm$  750 m. Door parkeervoorzieningen te realiseren, verder van het ontwikkelingsgebied gelegen, is het toch goed mogelijk de parkeerdruk in het ontwikkelingsgebied positief te beïnvloeden waardoor de parkeerdruk c.q. overlast beperkt blijft. Veelal wordt deze vorm van parkeermanagement gehanteerd in combinatie met het gebruik van openbaar vervoer. De ruimtelijke invulling van de bebouwde kommen is zodanig dat er niet voldoende openbare ruimte aanwezig is voor het realiseren van parkeervoorzieningen zonder dat daardoor de leefbaarheid wordt geschaad. Het instellen van een parkeerfonds is een raadsbevoegdheid.

- **Conclusie**

De ruimtelijke structuur van onze dorpen in ogenschouw genomen én vanwege het feit dat wij in onze gemeente geen openbaar vervoer (stadsdienst) hebben, is het instellen van een parkeerfonds voor onze gemeente geen adequate oplossing voor het oplossen van de parkeerproblematiek bij ontwikkelingen in onze gemeente. Uitgangspunt zal toch moeten zijn dat de benodigde parkeercapaciteit in of direct nabij het ontwikkelingsgebied moet worden gecreëerd.

### **5.3 Betaald parkeren**

Een instrument om de parkeerdruk in bepaalde gebieden te beïnvloeden, is het instellen van betaald parkeren in winkelconcentratiegebieden. Met dit instrument wordt getracht het lang parkeren plaats te laten vinden in de omgeving van de winkelconcentratiegebieden en niet in de gebieden zelf. Hier bestaat het risico dat het lang parkeren zich gaat verplaatsen naar de nabije omgeving van de winkelstraten. Veelal is in deze omgeving geen sprake van een

overschot aan parkeercapaciteit. Mogelijk kan de maatregel leiden tot een toename van het aantal korte verplaatsingen met de fiets. Indien dit instrument kan worden toegepast, kan het gerechtvaardigd zijn om lagere parkeernormen vast te stellen. Het instellen van betaald parkeren is een bevoegdheid van de raad. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd voor het aanwijzen van gebieden het betaald parkeren.

- Conclusie

Ook hier moet worden geconcludeerd dat het verplaatsen van het parkeerprobleem door het instellen van betaald parkeren voor onze gemeente geen oplossing biedt. De ruimtelijke structuur en de infrastructuur in de omgeving van de winkelstraten in de dorpen Sint Willebrord, Rucphen en Sprundel heeft niet die overcapaciteit dat de overloop van parkeren van de winkelstraten kan worden opgevangen.

#### **5.4 Parkeerzones / Parkeervergunningen**

Het instellen van een of meerdere parkeerzones kan als instrument worden gehanteerd om het parkeeraanbod in bepaalde omgevingen te reguleren. Doorgaans worden parkeerzones ingesteld bij of in de directe nabijheid van winkelconcentraties. Door het instellen van een parkeerzones wordt de duur van het parkeren geregeld. Langdurig parkeren is hierbij uitgesloten. Hierdoor ontstaat er een snellere parkeercirculatie zodat het gerechtvaardigd is lagere parkeernormen voor die gebieden vast te stellen. Ten behoeve van bewoners binnen de parkeerzone is het noodzakelijk lang parkeren mogelijk te maken. Dit kan door middel van het vaststellen van een verordening. Op basis van deze zgn. Parkeerverordening kunnen parkeervergunningen worden verstrekt aan de bewoners. Het vaststellen van de verordening is een bevoegdheid van de raad. Het aanwijzen van de parkeerzones is een bevoegdheid van burgemeester en wethouders.

- Conclusie

Het instellen van parkeerzones in onze gemeente zal naar verwachting niet leiden tot het gewenste resultaat. Ook hier moet worden opgemerkt dat door het instellen van parkeerzones de parkeerdruk van lang parkeren wordt verplaatst naar naastgelegen gebieden. Als deze mogelijkheid wordt geprojecteerd op Sint Willebrord, Rucphen en Sprundel moet de conclusie worden getrokken dat de parkeercapaciteit van de naastgelegen gebieden niet toereikend is om de overloop van lang parkeren op te vangen.



## 6. BEGRIPPEN / DEFINITIES

<b>Afkorting</b>	<b>Verklaring</b>
bvo	bruto vloeroppervlak (het totale vloeroppervlak binnen de buitenmuren inclusief alle verdiepingen)
vvo	verkoop vloeroppervlak
Omrekenformule	100 m <sup>2</sup> bvo = 70 m <sup>2</sup> vvo
Arbeidsplaats	maximaal gelijktijdig aanwezige werknemers
Grootschalige detailhandel	bovenregionale winkelformules, die vanwege aard en omvang van het assortiment een groot oppervlak nodig hebben en die zijn gelegen op perifere locaties (outlet centra, grote tuincentra, woninginrichting en meubels)
Eigen terrein	gronden die in eigendom zijn dan wel worden gehuurd, gepacht of anderszins ten behoeve van de functie.
Bestaande situatie	de feitelijke toestand voordat de ontwikkeling plaatsvindt.

Rucphen, 22 februari 2011

Burgemeester en wethouders van Rucphen,

mr. M. van der Meer Mohr , burgemeester.

C. F. J. Verheijen , secretaris.

