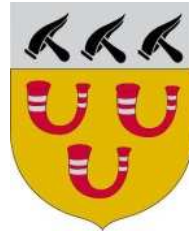


Uitwerking Parkeerbeleid Loon op Zand



gemeente Loon op Zand



Uitwerking Parkeerbeleid Loon op Zand

Vastgesteld door het college van B en W op juni 2016

Contactpersoon Loon op Zand: A. van der Lee
Tekst en advies: Adviesbureau 'Met Graumans', Doorwerth

Inhoudsopgave

1 Woonomgeving	8	6 Parkeergedrag en handhaving	28
1.1 Hoge parkeerdruk door autobezit	8	6.1 Schoolomgeving	28
1.2 Hoge parkeerdruk door uitwijkgedrag	10	6.2 Natuur- en recreatiegebieden	28
2 Centrum- en winkelgebieden	12	6.3 Evenementen	28
2.1 Benutten en verdelen	12	6.4 Uitritten	29
3 Bedrijvenlocaties	14	6.5 Parkeerexcessen en handhaving	29
3.1 Hoge parkeerdruk werknemers	14	7 Doelgroepen en voertuigen	30
4 Fietsparkeren	16	7.1 Personen met een beperking	30
4.1 Fietsparkeren hoort bij fietsgebruik	16	7.2 Vrachtwagens	30
5 Parkeernormen	18	7.3 Bedrijfsbusjes	30
5.1 Actualiseren parkeernormen	18	7.4 Elektrische auto's	31
5.2 Meer flexibiliteit en maatwerk	18	7.5 Deelauto	32
5.3 Zone-indeling en stedelijkheid	18	7.6 Brommobiel	32
5.4 Toelichting parkeernormen auto	19		
5.5 Toelichting parkeernormen fiets	19		
5.6 Eigen terrein of openbaar	21		
5.7 Vrijstellingen parkeereis auto	21		
5.8 Vrijstellingen parkeereis fiets	21		
5.9 Vaststellen parkeereis	21		
5.10 Parkeercapaciteit en vorm	22		
5.11 Loopafstanden	22		
5.12 Parkeernormen auto	23		
5.13 Parkeernormen fiets	24		
5.14 Aanwezigheid	25		
5.15 Wet ruimtelijke ordening	25		
5.16 Overgangsregeling	26		
5.17 Definities	26		

Met “wij” en “ons” in de teksten wordt het college van B en W bedoeld.

Leeswijzer

In dit document is per module een uitwerking van de parkeerbeleidskaders van de gemeente Loon op Zand opgenomen. De parkeerbeleidskaders zijn op2016 door de gemeenteraad vastgesteld.

In de bijlagen is nadere informatie opgenomen:

- Bijlage 1: de toegepaste werkwijze en de rol van de klankbordgroep.
- Bijlage 2: ontwikkelingen die van invloed zijn op het parkeerbeleid en de ingebrachte ervaringen en belevingen.
- Bijlage 3: de uitgangspunten die op 29 september 2015 door het college van B en W zijn vastgesteld. Een toelichting bij de uitgangspunten is opgenomen in de rapportage ‘Uitgangspunten parkeerbeleid’.
- Bijlage 4: enkele parkeergegevens



1 Woonomgeving

1.1 Hoge parkeerdruk door autobezit

Loopafstand en urgentieklassen

Over het algemeen is in de woonomgeving 's nacht de parkeerdruk het hoogst. Het beoordelen van de parkeerdruk (hoge parkeerdruk) hangt samen met twee variabelen:

- De **acceptabele loopafstand**: deze wordt conform de richtlijnen van het CROW voor woongebieden als streefwaarde gesteld op 100 meter. Als er in de nacht binnen 100 meter parkeerruimte beschikbaar is, is er voor ons geen aanleiding om te investeren in uitbreidingen (behoudens een eventuele efficiëncyslag bij groot onderhoud). Voor het bepalen van de 'probleemgebieden' wordt de parkeerbezetting in eerste instantie getoetst op gebieden die een omvang hebben van maximaal 200 x 200 meter. De begrenzingen worden bepaald door waterlopen, grote groenvoorzieningen, bedrijventerreinen, grote verkeersvoorzieningen en de uniformiteit van de woonvoorzieningen wat betreft bouwperiode.
- Het **parkeeraanbod**: een redelijk parkeeraanbod hoort bij de woonomgeving. De openbare ruimte kan echter niet uitsluitend worden gevuld met parkeerplaatsen. Er moet ook ruimte te zijn voor groenvoorzieningen, afvalverzamel punten, speelvoorzieningen en beeldkwaliteit. Wij zijn niet vraagvolgend in het faciliteren van het autobezit. De bewoners dragen hier zelf tevens een verantwoordelijkheid in. Daarom worden urgentieklassen voor de parkeerdruk onderscheiden.

Gebieden met een laag parkeeraanbod en een hoge parkeerbezetting (in de nacht) hebben een hogere urgentie dan gebieden met een hoog parkeeraanbod. Als referentiewaarde wordt het gemiddeld personenauto-bezit per huishouden (woning) genomen. Dit bedraagt voor de gehele gemeente Loon op Zand 1,2 personenauto/huishouden. Als het parkeeraanbod (per woning) in een deelgebied overeenkomt met de referentiewaarde van 1,2 betekent dit dat er voor iedere woning een parkeerplaats beschikbaar is en voor 20% van de woningen er een plaats is voor een tweede auto. De referentiewaarde parkeeraanbod wordt gebruikt voor het beoordelen van de parkeerdruk in bestaande situaties, niet te verwarren met de parkeernorm. De parkeernorm wordt gebruikt bij uitbreidingen ter vaststelling van de parkeereis (aantal te realiseren parkeerplaatsen per woning).

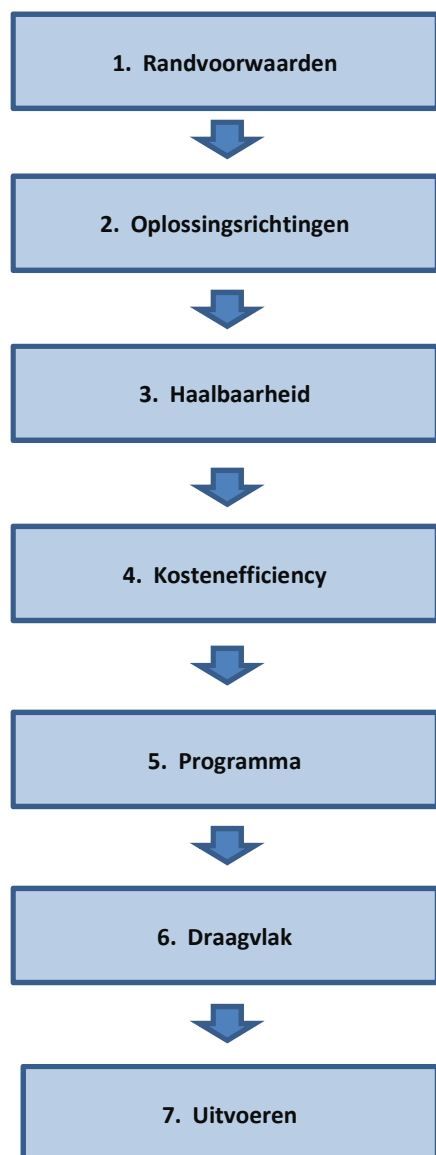
Wij geven prioriteit aan de urgentieklassen 1 en 2. Dat zijn de deelgebieden met een laag aanbod (< 1,2 parkeerplaats per woning) en een hoge bezetting (> 100% of 90-100%).

Urgentieklassen parkeerdruk woningen		
Klasse	Aanbod	Bezettingsgraad (openbaar)
1	Aanbod minder dan referentiewaarde: < 1,2 parkeerplaats per woning	Zeer hoge bezetting > 100%
2	Aanbod minder dan referentiewaarde: < 1,2 parkeerplaats per woning	Hoge bezetting 90 – 100%
3	Aanbod tot 10% boven referentiewaarde: 1,2 tot 1,3 parkeerplaats per woning	Zeer hoge bezetting > 100%
4	Aanbod tot 10% boven referentiewaarde: 1,2 tot 1,3 parkeerplaats per woning	Hoge bezetting 90 – 100%
5	Aanbod meer dan 10% boven referentiewaarde: meer dan 1,3 parkeerplaats per woning	Zeer hoge bezetting > 100%
6	Aanbod meer dan 10% boven referentiewaarde: meer dan 1,3 parkeerplaats per woning	Hoge bezetting 90 – 100%

Na de vaststelling van het parkeerbeleid, worden op basis van het uitgevoerde parkeeronderzoek (2014) de deelgebieden gedefinieerd en toegedeeld aan een urgentieklasse. De eerste toetsing vindt plaats op de buurt-indeling die de gemeente standaard hanteert met een eventuele verfijning als een deelgebied groter is dan 200 x 200 meter. Daarnaast kan voor specifieke vraagstukken een detailanalyse worden uitgevoerd voor zones binnen de aanvaardbare rond een specifieke woonlocatie.

Voor de gebieden in urgentieklassen 1 en 2 vindt na vaststelling van het parkeerbeleid een nadere uitwerking plaats, waarbij de direct belanghebbenden worden betrokken. Voor de gebieden in de urgentieklassen 1 en 2 is het echter geen automatisme dat de parkeercapaciteit wordt uitgebreid. Eerst wordt beoordeeld of er andere oplossingen mogelijk zijn, of het wel mogelijk en haalbaar is en wat de prioriteit is. Daarvoor wordt het stappenplan toegepast. Dit is weergegeven in het volgende schema en vervolgens tekstueel toegelicht. Voor de overige urgentieklassen 3 tot en met 6 wordt uitbreiding van de parkeercapaciteit alleen overwogen in het kader van groot onderhoud en voor zover dat acceptabel is wat betreft het ruimtebeslag op de openbare ruimte en de (eventuele) meerkosten.

Stappenplan (toetsingskader) voor het verlagen van de parkeerdruk (urgentieklassen 1 en 2)



Als voor een deelgebied één van de stappen 2, 3, 5 of 6 tot een negatieve uitkomst leidt, wordt in dat deelgebied door ons geen uitbreiding van de parkeercapaciteit gerealiseerd.

Bewonersparticipatie vindt plaats in de stappen 2 (mee-denken en meepraten over oplossingsrichtingen) en in stap 6 (inbrengen standpunten over oplossingsrichtingen voor het bepalen van het draagvlak).

Stap 1: randvoorwaarden

Voor de benoemde deelgebieden en secties in de urgentieklasse 1 (probleemgebieden) en 2 wordt bepaald welke delen van de openbare ruimte niet ter beschikking kunnen staan voor de transformatie naar parkeervoorzieningen (bijvoorbeeld groenstructuren, straatbeeld, groen- en speelvoorzieningen) en welke wel.

Stap 2: oplossingsrichtingen

Per probleemgebied worden de oplossingsrichtingen benoemd met onderscheid naar benutting en uitbreiding. Dat kunnen bijvoorbeeld zijn:

Benutting door gedragsverandering

- Exclusief gebruik van een oprit die ligt tussen de rijbaan en het trottoir en aansluit op de uitrit van een woning.
- Meer verlichting op en zichtbaarheid van iets verder afgelegen parkeerplaatsen (accepteren iets grotere loopafstand).
- Het verbieden van het parkeren van bedrijfsbusjes en hiervoor een alternatief aanbieden (zie module 8, bedrijfsbusjes).
- Een stimuleringsprogramma voor het gebruik van deelauto's. Dit is vooral kansrijk voor de huishoudens die over twee auto's beschikken.

Een garagebox (losstaand of aan de woning) of parkeervoorziening in de achtertuin wordt **niet** als private parkeerplaats beschouwd bij het beoordelen van de parkeerdruk en de benuttingsmogelijkheden.

Benutting van (potentiële) parkeercapaciteit

- Betere benutting van het langsparkeren door de aanleg van parkeervakken.
- Betere benutting van het langsparkeren door het toepassen van een optimale boom- of lantaarnafstand als er parkeerhavens zijn. Deze aanpak is pas aan de orde bij groot onderhoud aan de weg.
- Het invoeren van eenrichtingsverkeer (indien verkeerskundig verantwoord).
- Betere benutting van private parkeerplaatsen.
 - o Een parkeergarage of afsluitbaar parkeerterrein dat (kadastraal) behoort bij een complex van woningen (bijvoorbeeld appartementen).
 - o Een oprit die geschikt is voor het plaatsen van minimaal één personenauto.
- Korte openbare opritten (10 meter) die liggen tussen de weg (in het groen) en de woning (te benutten door de woning die hoort bij deze oprit).
- Efficiëntere indeling van parkeerterreinen.
- Het invoeren van parkeerregulering waarmee de parkeerruimte eerlijk wordt verdeeld.

Uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen (aanleg)

- Schuin of dwars parkeren in woonstraten (geen hoofdwegen of buurtverzamelwegen in verband met de verkeersveiligheid).
- Gebruikmaken van de ruimte die in aanmerking komt voor transformatie.
- Overige uitbreidingen op maaiveld.

De geïnventariseerde oplossingsrichtingen, in de categorie uitbreiding, worden gerangschikt in twee categorieën:

1. Uitbreidingen op maaiveld en mogelijk binnen vigerend bestemmingsplan.

2. Uitbreidingen op maaiveld en niet mogelijk binnen vigerend bestemmingsplan.

Stap 3: haalbaarheid

De haalbaarheid van de oplossingsrichtingen wordt nader beoordeeld vanuit de volgende invalshoeken:

- De planologische procedure.
- De realisatietermijn en het kostenniveau.
- De mogelijkheden om werk-met-werk te maken (groot onderhoud, reconstructies, herontwikkeling, omvorming openbare ruimte).
- Het straatbeeld.

Op basis van deze invalshoeken worden de oplossingsrichtingen verdeeld in twee categorieën: korte termijn (eerste vier jaar) en lange termijn (over vijf jaar en verder).

Stap 4: kostenefficiëntie (rendement)

Per probleemgebied wordt, per type maatregel die op korte termijn gerealiseerd kan worden, de kostenefficiëntie (E, rendement) in beeld gebracht volgens de volgende formule:

$$E = \frac{\text{Investeringsbedrag maatregel A}}{\% \text{ afname parkeerdruk voor maatregel A}}$$

Als er op korte termijn werk-met-werk gemaakt kan worden, worden uitsluitend de eventuele meerkosten voor de parkeermaatregel berekend. Dit kan dus een bedrag van € 0,- zijn. Na het vaststellen van de waarde van E worden de maatregelen gerangschikt volgens een aflopende waarde van E. Er ontstaat dan per urgentieklasse een lijst waarop de maatregel met het hoogste rendement bovenaan staat en met het laagste rendement onderaan.

Stap 5: opstellen programma

De uiteindelijke invulling van dit programma wordt bepaald door:

- De korte en lange termijn.
- Het beschikbare budget (per jaar). Omdat er projecten kunnen uitvallen wordt er een reservelijst gehanteerd van 25% van het beschikbare (jaar)budget.
- Het clusteren van maatregelen als dat leidt tot kostenefficiëntie of een samenhangende aanpak in één buurt.
- Het werk-met-werk maken.

Stap 6: draagvlak

Per straat, buurt of gebied zal het draagvlak voor de potentiële maatregelen in beeld moeten worden gebracht. Immers het aanleggen van een nieuwe parkeervoorziening kan leiden tot negatieve gevolgen en bezwaren voor bepaalde bewoners. Het bepalen van het draagvlak gebeurt in de volgorde van het vastgestelde programma.

Na het overleg met de belanghebbenden kan het definitieve maatregelenpakket voor deze buurt worden vastgesteld. Daarbij wordt door het bestuur een integrale afweging gemaakt op basis van inhoudelijke aspecten, financiën en draagvlak. Draagvlak betekent niet per definitie dat een meerderheid vóór of tegen een maatregel is. De afwegingen worden mede gemaakt op basis van argumenten en de impact van de maatregel.

Hulpdiensten, toegankelijkheid en handhaving

Sommige buurten zullen een hoge parkeerdruk houden omdat ze geen urgentie hebben (parkeeraanbod > 1,2/woning), geen prioriteit hebben (lage kostenefficiëntie), de uitvoering op zich laat wachten (werk-met-werk maken) of omdat er geen draagvlak is. In deze buurten komt fout parkeren voor. Als dit leidt tot een slechte toegankelijkheid van de trottoirs (vooral voor gebruikers van een rollator, rolstoel, scootmobiel of kinderwagen) of voor de hulpdiensten is extra handhaving (na 'voorwaarschuwing') op zijn plaats. Dit geldt overigens ook voor de buurten waar juist wel een uitbreiding van de parkeercapaciteit heeft plaatsgevonden. Daar is namelijk geen aanleiding meer om (vanwege het gemak) fout te parkeren.

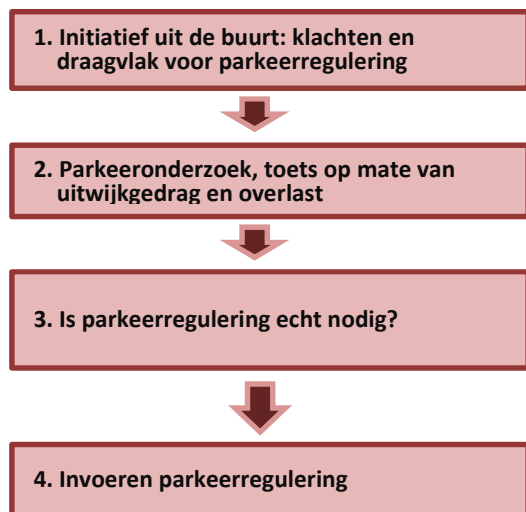


1.2 Hoge parkeerdruk door uitwijkgedrag

Overdag is de parkeerdruk vrijwel nooit te hoog in de woonomgeving tenzij er sprake is van uitwijkgedrag door bijvoorbeeld:

- Bezoekers van de Efteling.
- Werknemers van bedrijven die een tekort aan parkeerplaatsen hebben
- Werknemers van bedrijven die liggen in een gebied met parkeerregulering (parkeerschijfzone of parkeren voor vergunninghouders).

Voor het verminderen van het uitwijkgedrag wordt het volgende stappenplan (toetsingskader) toegepast:



Stap 1: initiatief uit de buurt

Parkeerregulering komt pas in beeld nadat bewoners hebben aangegeven dat er naar hun mening en ervaring er sprake is van een hoge parkeerdruk ten gevolge van uitwijkgedrag. Bij een peiling in de vorm van een enquête stellen we als eis dat er een respons is van minimaal 45% en onder de respondenten minimaal 75% ondersteuning van de wens voor parkeerregulering. Wij laten in het vervolg het eerste initiatief aan de bewoners over. Zij kunnen per (deel van een) buurt een verzoek indienen voor parkeerregulering. Dat verzoek moet ondersteund worden door minimaal 33% (45% x 75%) van de huishoudens die niet beschikken over een eigen parkeerplaats. Het betreffende gebied, waarvoor een verzoek wordt ingediend, dient een aaneengesloten gebied te zijn dat grenst aan een al bestaand reguleringsgebied om versnippering en onduidelijkheid te voorkomen. Deze eis is niet van toepassing als in de directe omgeving nog geen parkeerregulering is ingevoerd.

Stap 2: gemeente onderzoekt uitwijkgedrag

Naar aanleiding van het bewonersverzoek beoordelen wij of er daadwerkelijk sprake is van een parkeerprobleem ten gevolge van uitwijkgedrag.

Er is sprake van parkeeroverlast ten gevolge van uitwijkgedrag als gedurende minimaal 2 dagen per week de parkeerdruk overdag hoger is dan 85% en minimaal 15% van de parkeercapaciteit in beslag wordt genomen door 'wijkvreemd' parkeren.

Stap 3: is parkeerregulering echt nodig?

Parkeerregulering is een adequaat middel om 'wijkvreemd' parkeren tegen te gaan. Omdat het uitwijkgedrag zich mogelijk verplaatst en parkeerregulering maatschappelijke kosten met zich meebrengt, wordt de invoering (uitbreiding) van parkeerregulering als laatste middel beschouwd. Eerst wordt beoordeeld, in overleg met de betrokken bewoners, of het probleem op een andere wijze is op te lossen, bijvoorbeeld door: meer gebruik van de eigen parkeerplaatsen of parkeerplaatsen

in de directe omgeving, meer gebruik van deelauto's, minder parkeren van bedrijfsbusjes.

Stap 4: invoeren parkeerregulering

Als er geen alternatieve oplossingen zijn, wordt parkeerregulering in gevoerd. Zoals parkeren voor vergunninghouders of een parkeerschijfzone. De kosten voor het uitbreiden van het parkeren van vergunninghouders worden ten laste van de Algemene Middelen gebracht (verdeeld over alle inwoners). Als uitbreiding plaatsvindt, zullen vanaf dat moment wel kosten in rekening worden gebracht als een huishouden wil beschikken over meer dan 2 vergunningen (op kenteken) of meer dan 1 mutatie per jaar laat verrichten. Dat geldt dan ook voor de al bestaande reguleringsgebieden. Wij bieden wel de mogelijkheid om meerdere kentekens op een vergunning te registreren. Dit zijn dan kentekens van voertuigen die geregistreerd zijn op het betreffende adres. Bewoners kunnen dan zelf kiezen of zij de vergunning flexibel gebruiken. Dit kan gemakkelijk zijn als de bewoners beschikken over twee of meer auto's en een eigen oprit hebben. In dat geval kan meer dan één vergunning worden aangeschaft. Door de twee kentekens op één vergunning te vermelden, kunnen de bewoners steeds zelf kiezen welke auto op de eigen oprit geparkeerd wordt en welke op een openbare parkeerplaats.



2 Centrum- en winkelgebieden

2.1 Benutten en verdelen



Als er in centrum- of winkelgebieden regelmatig een hoge parkeerdruk optreedt (meer dan 90%), wordt ingezet op voldoende beschikbaarheid van parkeerplaatsen voor bezoekers en bewoners door:

1. **Het stimuleren van het fietsgebruik door bezoekers.** Wij vinden parkeerplaatsen voor auto- en fietsgebruikers even belangrijk. In de winkel- en centrumomgeving willen we zorgen voor een aanbod van fietsparkeerplaatsen dat overeenkomt met het aantal dat volgens de fietsparkeernorm zou moeten worden gerealiseerd bij de ontwikkeling van de voorzieningen. Voor winkels in de centrumgebieden bedraagt dit 0,8 fietsparkeerplaats per 100 m² b.v.o. (zie module 6, parkeernormen fiets).

2. **Het stimuleren van het fietsgebruik door werknemers.** In de praktijk blijken relatief veel werknemers binnen fietsafstand te wonen. Meer fietsen draagt bij aan de vitaliteit, minder kosten en minder ruimtegebruik. Werkgevers kunnen een belangrijke rol spelen door het maken van afspraken met hun werknemers, het inzetten van beloningsprogramma's en het verstrekken van een reiskostenvergoeding die gunstig uitpakt voor het fietsgebruik. Essentieel is dat de werknemer zijn fiets veilig kan stallen (afsluitbaar). Mogelijk zijn er voor deze gebruikers extra (afsluitbare of bewaakte) fietsenstallingen nodig. Als deze in de openbare ruimte gerealiseerd moeten worden, ligt er tevens een rol voor ons, om dat (ruimtelijk en planologisch) mogelijk te maken.

3. **Het parkeren op andere locaties door de werknemers voor wie de fiets geen alternatief is.** Dit zal per locatie moeten worden beoordeeld. Afspraken tussen werkgevers en werknemers over het gebruik van de voorkeurslocaties zijn essentieel voor een blijvend effect.

4. **Als het niet anders kan, invoeren van parkeerregulering in de vorm van een parkeerschijfzone (met ontheffingen) voor bewoners en/of parkeren voor vergunninghouders.**

Het invoeren van parkeerregulering is mogelijk actueel in het **centrumgebied van Kaatsheuvel** ('Bruisend Hart'). Het is niet uitgesloten dat de parkeerplaatsen dicht bij de winkels en voorzieningen worden ingenomen door de werknemers, die daar ook gratis en onbeperkt kunnen parkeren. Er is voor dit gebied een parkeerbalans (verhouding tussen de berekende parkeervraag en het parkeeraanbod) opgesteld. Volgens de parkeerbalans zijn er voldoende parkeerplaatsen in het plangebied. De praktijk kan echter van de gebruikte aannames afwijken. Bovendien zegt een parkeerbalans, in een situatie zonder parkeerregulering, nog niets over de verdeling van de parkeerders. In een niet-gereguleerde situatie nemen in de praktijk de werknemers parkeerplaatsen in die beter door bezoekers zouden kunnen gebruikt. Zij arriveren in de ochtend namelijk eerder dan de bezoekers. Een dergelijk effect draagt niet bij aan een goed economisch functionerend en gastvrij dorpshart. Daarom is het in beeld brengen van de werkelijke situatie nadat het nieuwe dorpshart (nagenoeg) gereed is essentieel.

Indien de onderzoekerscijfers daar aanleiding toe geven, worden vier stappen ingezet. Als een stap voldoende

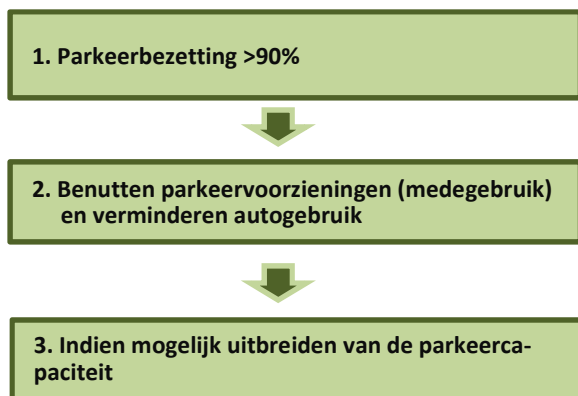
de resultaat oplevert, is de uitvoering van de volgende stap niet meer nodig.

1. **Meer fietsgebruik door de werknemers.** Dat kan alleen op basis van vrijwilligheid (stimuleringsprogramma) en afspraken met de werkgevers. Het is gewenst om van de werknemers in het gebied een mobiliteitsprofiel op te stellen, zodat er inzicht ontstaat hoeveel werknemers de auto echt nodig hebben en wie net zo goed met de fiets zou kunnen komen. Voor de fietsgebruikers dienen goede stallingsvoorzieningen aanwezig te zijn. Eventuele uitbreidingen komen tot stand in samenwerking met de werkgevers. Daarbij maken wij van gebruik van de bestaande overlegstructuren met ondernemers- en winkeliersverenigingen.
2. Het aanbieden van **een extra parkeervoorziening** bij voorkeur aan de oostzijde van het Dorpshart. Deze wordt dan bestemd voor het opvangen en bundelen van het parkeren voor werknemers op werkdagen en als extra parkeercapaciteit voor bezoekers op zaterdag.
3. Het uitbreiden van **parkeerregulering** in en direct rondom het Dorpshart in de vorm van een parkeerschijfzone. Dit geldt voor het gebied waarin de winkels en voorzieningen liggen en in een zone van ongeveer 75 tot 100 m daaromheen inclusief het Werftterrein. De bewoners in deze zone en de bezoekers van de bewoners kunnen een ontheffing krijgen.
4. Voor de onder 2. genoemde capaciteitsuitbreiding wordt een deel vrij parkeren en een deel parkeerschijfzone (mits binnen acceptabele loopafstand tot de winkels en voorzieningen). Door de parkeerschijfzone kan worden gegarandeerd dat er op zaterdag extra parkeercapaciteit voor de bezoekers beschikbaar is.

De hier beschreven werkwijze kan ook toegepast worden op andere vergelijkbare locaties (centrum- en winkelgebieden).

3 Bedrijvenlocaties

3.1 Hoge parkeerdruk werknemers



Voor het parkeren op bedrijvenlocaties met een 100% werkfunctie zou een dezelfde benadering als voor woonwijken kunnen worden toegepast. Er zijn echter wel drie belangrijke verschillen met de woongebieden:

- De acceptabele loopafstand voor de werkfunctie is aanzienlijk groter. Deze bedraagt voor werknemers, die tijdens het werk de auto niet nodig hebben, 200 tot 800 meter (kencijfers CROW). Voor de schaal van de gemeente Loon op Zand bedraagt dit 200 tot 500 m.
- Het parkeren zal in grotere mate op eigen terrein zijn geregeld.
- Het parkeren op een bedrijventerrein is niet het resultaat van autobezit maar van autogebruik en de parkeerdruk wordt dus primair bepaald door het mobiliteitsgedrag. Dit betekent dan ook voor de uiteindelijke oplossingen dat het beïnvloeden van het mobiliteitsgedrag een belangrijke rol speelt.

De parkeerproblematiek op de bedrijventerreinen wordt in eerste instantie beoordeeld op basis van twee indicatoren: de parkeerbezetting op de private parkeerplaatsen en de parkeerbezetting in de openbare ruimte.

Als er sprake is van een (te) hoge parkeerbezetting van de openbare parkeerplaatsen, wordt de oplossing in eerste instantie gezocht in het benutten van de private parkeerplaatsen (medegebruik, uitwisselbaarheid, voor zover mogelijk) en het verminderen van het autogebruik. Een eventuele uitbreiding van de parkeercapaciteit (indien ruimtelijk mogelijk) wordt door de belanghebbenden gefinancierd. De betrokken bedrijven kunnen zelf de afweging maken of een investering in parkeerplaatsen noodzakelijk is en rendabel wordt geacht in verhouding tot het verminderen van het autogebruik. Indien de ondernemers wensen over te gaan tot de aanleg van meer parkeerplaatsen, worden de mogelijkheden daar-

toe door ons beoordeeld op: haalbaarheid (ruimtelijk, planologisch, verkeerskundig) en beeldkwaliteit. Parkeerproblemen kunnen worden besproken in de bestaande overlegstructuren.

Bij uitbreiding (nieuwbouw, verbouw) wordt voor een omgevingsvergunning een parkeereis opgesteld, waaraan de aanvrager moet voldoen (zie module 5, parkeernormen).



4 Fietsparkeren

4.1 Fietsparkeren hoort bij fietsgebruik

Wij vinden fietsen erg belangrijk. Het fietsbeleid is opgenomen in de 'Fietsnotitie Loon op Zand (2014)'. Het fietsen draagt bij aan de vitaliteit (verminderen ziekte-verzuim), duurzaamheid en het verminderen van de parkeerdruk van auto's.

Wij gaan stap voor stap de volgende acties uitvoeren:

- Clusters van winkels en openbare voorzieningen worden getoetst op het aanbod van fietsparkeervoorzieningen volgens de fietsparkeernormen (zie module 5).



- Specifiek voor de centrum- en winkelgebieden wordt een fietsparkeerplan opgesteld. We streven naar een evenwichtig aanbod van parkeervoorzieningen voor de auto en de fiets. De openbare ruimte wordt optimaal verdeeld met prioriteit voor de fiets wat betreft de afstand tot de bestemmingen: de fiets dichtbij, de auto (als het niet anders kan) iets verder weg. Dit betekent dat, als dat nodig blijkt op basis van de parkeerbalans en onderzoek (feitelijk gebruik), autoparkeerplaatsen op specifieke locaties ook kunnen worden omgezet in fietsparkeerplaatsen. Zo kunnen in de Hoofdstraat en Peperstraat maximaal 4 parkeerplaatsen voor auto's worden omgezet in ongeveer 10-12 fietsparkeerplaatsen. Daar zijn namelijk weinig voorzieningen voor de fietsers terwijl dit ook een categorie is die van economisch belang is. Een ontwikkeling naar een parkeerarme winkelstraat behoort tot de mogelijkheden als dat bijdraagt aan het verbeteren van de winkelstraat. We letten op voldoende aanbod voor de fiets en de auto binnen aanvaardbare loopafstanden.

- Publiekstrekking op het gebied van leisure en recreatie, waaronder de 'natuurpoorten' in het buitengebied (zoals de Roestelberg) evenals de haltes van het openbaar vervoer, worden periodiek getoetst op de verhouding tussen vraag en aanbod op drukke dagen. Indien nodig wordt het aanbod aangepast. De (directe en comfortabele) snelfietsroute tussen Waalwijk en Tilburg wordt voorzien van 'stopplaatsen' met stallingsvoorzieningen.

- Locaties met een hoge bezetting worden beoordeeld op de wenselijkheid van uitbreiding in combinatie met het opruimen van weesfietsen (dit kan met de APV worden geregeld). Op locaties waar veel vraag is maar tevens genoeg aanbod, willen we stallingschaos (ten gevolg van gemakzuchtig gedrag) voorkomen door het instellen van fietsparkeerverboden buiten de aangegeven locaties. Na een periode waarin 'ge-waarschuwd' wordt, volgt handhaving en verwijdering van fout geparkeerde fietsen.



- Op bedrijventerreinen en in winkelgebieden kunnen extra stallingsvoorzieningen (voor werknemers) bijdragen aan het verminderen van het autogebruik in het woon-werkverkeer. Daardoor kunnen de parkeerplaatsen beter benut worden door de bezoekers. Daar waar de benodigde stallingsvoorzieningen gerealiseerd moeten worden in de openbare ruimte, verlenen wij onze medewerking om dit ruimtelijk en planologisch mogelijk te maken.

Voor nieuwe voorzieningen, waarvoor een omgevingsvergunning, benodigd is, gaat naast een parkeereis voor auto's een parkeereis gelden voor fietsers (zie module 5, parkeernormen).

Bij evenementen, afhankelijk van de omvang, is een parkeerplan (auto en fiets) nodig (zie module 7, evenementen).



5 Parkeernormen

5.1 Actualiseren parkeernormen

Wij stellen eisen aan de aanleg van parkeervoorzieningen bij het aanvragen van een omgevingsvergunning (voorheen bouwvergunning). De wijze waarop de parkeereis¹ wordt bepaald was vastgelegd in de nota 'Parkeerkencijfers Loon op Zand, november 2006'.

Parkeren is een belangrijk element in planologische-juridische afwegingen en vaak een thema in beroepszaken. De Raad van State toetst, als daar aanleiding toe is, op de wijze waarop de parkeereis is geformuleerd en tot stand is gekomen. Er zijn nu diverse aanleidingen om de parkeernormen en het definiëren van de parkeereis te actualiseren:

1. De actualisatie van het **parkeerbeleid**.
2. De **kengetallen** voor de parkeervraag zijn door het CROW² in 2012 **geactualiseerd** (publicatie 317, 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie').
3. Te hoge parkeereisen werken belemmerend op de financiële en ruimtelijke haalbaarheid van (gewenste) ontwikkelingen. Dit geldt vooral voor kleine bouwplannen. **Er is meer flexibiliteit gewenst**.
4. Het is gewenst om naast een parkeereis voor auto's een **parkeereis voor fietsen** te definiëren. Loon op Zand is qua omvang (zeer compact) een fietsgemeente bij uitstek. Het goed kunnen stallen van een fiets is essentieel voor het fietsgebruik. Fietsdiefstal en vandalisme hebben een negatief effect op het fietsgebruik.

5.2 Meer flexibiliteit en maatwerk

In deze module Parkeernormen is een nieuwe systematiek voor het opstellen van de parkeereis opgesteld. Daarbij wordt ingezet op:

- Meer **flexibiliteit**, waardoor de haalbaarheid van ontwikkelingen (inclusief kleine bouwplannen) wordt vergroot zonder dat dit leidt tot extra parkeerproblemen. Het eisen van te veel parkeerplaatsen leidt tot een overschot aan parkeerplaatsen, inefficiënt ruimtegebruik en doet afbreuk aan de haalbaarheid

van bouwplannen doordat de kosten (onnodig) toenemen.

- Een **transparante** methodiek, zodat voor aanvragers van een omgevingsvergunning duidelijk is wat van hen wordt verwacht en wat de (flexibele) mogelijkheden zijn.
- **Gelijke behandeling, financiële redelijkheid en uniformiteit** en het uitsluiten van willekeur. De methodiek biedt meer flexibiliteit en keuzemogelijkheden. In een aantal gevallen gaat een (gedeeltelijke) vrijstelling van de parkeereis volgens de 'spelregels' tot de mogelijkheden te behoren. Daar staat tegenover dat willekeur vermeden moet te worden. Rechtsgelijkheid en rechtszekerheid zijn leidende principes. Afwijkingen zijn uitzondering en alleen mogelijk op basis van een door het college van B en W gemotiveerd besluit. Daarbij kunnen diverse overwegingen een rol spelen zoals: de ruimtelijke en financiële haalbaarheid van een bouwplan, maatschappelijke of economische relevantie, de kwaliteit van de openbare ruimte of een aantoonbaar afwijkende parkeerbehoefte.
- Het meer **gebruiken van beschikbare restcapaciteit**. Dit speelt onder andere een belangrijke rol in het geval van inbreidingsplannen.
- In bepaalde gebieden het mogelijk te maken om de parkeereis in de openbare ruimte te realiseren in plaats van op eigen terrein. Parkeerplaatsen worden dan **uitwisselbaar** (gebruik door meerdere functies) en efficiënter gebruikt.

5.3 Zone-indeling en stedelijkheid

De parkeervraag van een **solitaire functie** en de uiteindelijke parkeereis voor een omgevingsvergunning (bouwplan) zijn per type gebied verschillend en hangen onder andere af van de mate van stedelijkheid: in zeer sterk stedelijke gebieden is de parkeervraag lager dan in weinig stedelijke gebieden. Dat heeft te maken met de mogelijkheden van de alternatieven (openbaar vervoer, fiets), de nabijheid van voorzieningen, het autobezit en de beschikbare ruimte (grondkosten en parkeercapaciteit).

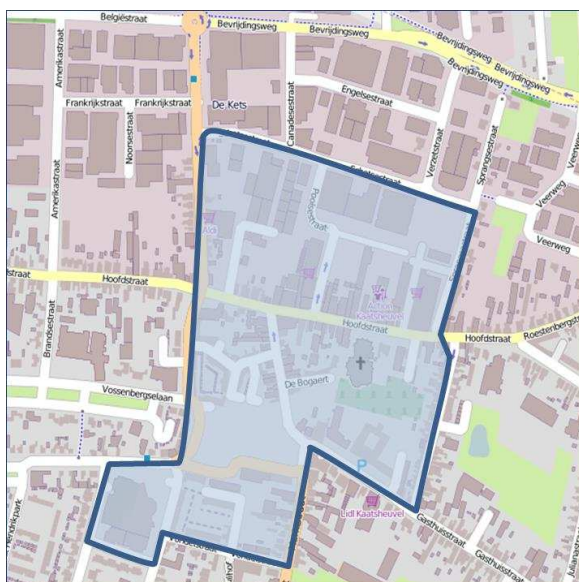
De kernen Loon op Zand en Kaatsheuvel hebben een stedelijkheidsgraad die valt binnen de categorie 'matig stedelijk' (1.000 – 1.500 adressen per km², het gehele grondgebied van de gemeente Loon op Zand heeft 986 adressen per km²). Voor De Moer is de verstedelijkingscategorie 'weinig stedelijk' gehanteerd.

¹ In 5.17 is een begrippenlijst opgenomen.

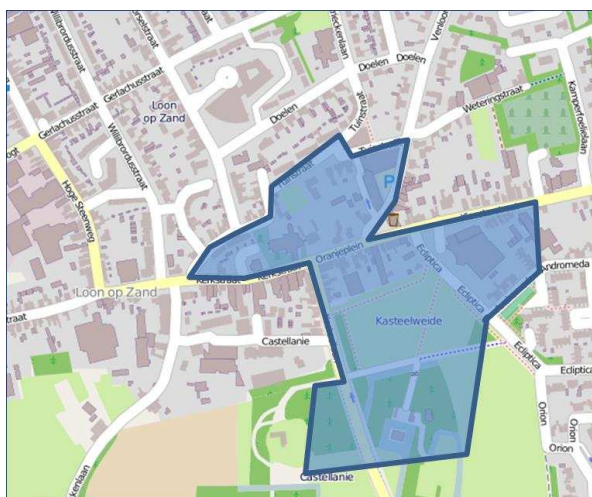
² CROW is een onafhankelijke kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer.

Voor het vaststellen van de parkeereis wordt de volgende zone-indeling gehanteerd:

1. **Centrumgebieden van Loon op Zand en Kaatsheuvel (zie kaart).**
2. **De rest van de bebouwde kom van Loon op Zand en Kaatsheuvel.**
3. **De Moer**
4. **Het buitengebied:** de gebieden binnen de gemeentegrenzen met uitzondering van de gebieden 1 tot en met 3.



Centrumgebied Kaatsheuvel



Centrumgebied Loon op Zand

5.4 Toelichting parkeernormen auto

In 5.12 zijn de parkeernormen voor het parkeren van auto's opgenomen. Dit zijn de cijfers die worden gebruikt voor het vaststellen van de parkeereis.

De meest gangbare functies voor de gemeente Loon op Zand zijn opgenomen met als hoofdclusters: wonen, detailhandel, bedrijven, cultuur, sport – recreatie – verzorging, horeca, medische voorzieningen en onderwijs. De meeste parkeernormen zijn gebaseerd op het gemiddelde van de bandbreedte van de kengetallen van de meest recente publicatie van CROW (publicatie 317). Voor een beperkt aantal functies is maatwerk toegepast. CROW geeft per type gebied en functie een indicatie van de bandbreedte van de parkeervraag. Voor incidentele toepassingen van minder gangbare functies wordt gebruik gemaakt van de parkeercijfers van het CROW (publicatie 317).

Er wordt voor de verschillende functies onderscheid gemaakt naar de parkeervraag voor bewoners, werknemers en bezoekers.

Voor de functie wonen is niet uitgegaan van een indeling in prijsklassen (duur, midden en goedkoop). Dat is namelijk moeilijk toetsbaar en aan veranderingen onderhevig. Er is een indeling gehanteerd volgens de omvang van het gebruiksvloeroppervlak (zie module 6, parkeernormen).

Voor de functie horeca (restaurant, café, bar, cafetaria) is een lage parkeernorm toegepast voor de centrumgebieden omdat de horeca daar tijdens de drukste winkeltijden voor een groot gedeelte een combi-functie heeft en daarom geen volledige eigen parkeervraag genereert. Daar staat tegenover dat voor horeca in alle periodes wordt uitgegaan van een aanwezigheidspercentage van 100% (zie module 6, aanwezigheid).

5.5 Toelichting parkeernormen fiets

Daar waar het autogebruik hoog is zal in het algemeen het fietsgebruik lager zijn en omgekeerd. Voor het opstellen van de parkeereis voor het fietsparkeren (voor functies anders dan wonen) wordt uitgegaan van de volgende samenhang tussen het autogebruik en het fietsgebruik:

- Voor de centrumgebieden (zone 1) is de norm voor de fiets 100% hoger (factor 2) dan voor de auto.
- In de zones 2 en 3 zijn de parkeernormen voor de fiets en de auto aan elkaar gelijk.
- Alleen in het buitengebied, zone 4, is de parkeernorm voor de fiets 35% lager dan de parkeernorm voor de auto (met uitzondering van scholen, functies die liggen bij natuurportalen en Experience Island).

Vrijstellingen parkeereis auto

1. De parkeereis is minder dan de restcapaciteit op het eigen terrein: er zijn al voldoende parkeerplaatsen.
2. Meer dan parkeereis als de extra parkeerplaatsen publiek toegankelijk zijn. Er mogen meer parkeerplaatsen worden aangelegd dan de parkeereis aangeeft als deze ook door andere functies kunnen worden gebruikt. Tevens mag de aanleg van de extra parkeerplaatsen niet strijdig zijn met de ruimtelijke kwaliteit.
3. Gebiedsparkeerplan: de parkeereis wordt getoetst aan de parkeervisie die voor een heel gebied is vastgesteld. Dit is van toepassing op de centrumgebieden van Loon op Zand, Kaatsheuvel, De Efteling of bedrijvenlocaties. In de centrumgebieden kan het tevens gewenst zijn om parkeerplaatsen juist niet op eigen terrein te realiseren, maar openbaar toegankelijk zodat de parkeerplaatsen uitwisselbaar zijn en door meerdere functies kunnen worden gebruikt. Dat leidt tot ruimte- en efficiencywinst.
4. Vrijstelling is mogelijk als de parkeereis ≤ 5 , realisatie op eigen terrein niet haalbaar is en wij er mee instemmen dat we deze parkeerplaatsen daadwerkelijk, op kosten van de aanvrager, kunnen gaan realiseren.
5. In een centrumgebied voor woningen die boven winkels in gebruik worden genomen en voor Bed & Breakfast als de parkeereis maximaal 2 bedraagt. In het gebiedsparkeerplan van de centrumgebieden wordt op deze wijze rekening gehouden met de transformatiemogelijkheden en de daarbij behorende parkeervraag.
6. In woongebieden kunnen kleine ontwikkelingen plaatsvinden bijvoorbeeld een bedrijfje aan huis of Bed & Breakfast. Per woongebied (ongeveer 200 x 200 m, indeling/kaart nog maken) wordt een vrijstellingsruimte gedefinieerd. Deze wordt bepaald op basis van de aanwezige parkeerdruk (gemeten in de nacht).
De vrijstellingsruimte bedraagt voor de nacht:
 - Als de bezetting in de nacht $< 80\%$ is: parkeercapaciteit (openbaar) x 0,8 – bezetting in de nacht of
 - Als er meer dan 1,3 openbare parkeerplaats per woning aanwezig is: parkeercapaciteit (openbaar) – aantal woningen x 1,3.
 De vrijstellingsruimte bedraagt voor overdag:
 - Parkeercapaciteit (openbaar) x 0,8 – bezetting in de nacht x 0,7.
 - Als er meer dan 1,3 openbare parkeerplaats per woning aanwezig is: parkeercapaciteit (openbaar) – aantal woningen x 1,3 x 0,7.
 Vrijstelling kan worden verleend als het parkeren op eigen terrein onhaalbaar wordt geacht en de parkeereis valt binnen de vrijstellingsruimte. De parkeereis dient tevens maximaal 4 parkeerplaatsen te bedragen. Als een vrijstelling verleend wordt, wordt de vrijstellingsruimte van het deelgebied verlaagd.
7. Vrijstelling is mogelijk voor woningen als de parkeereis ≤ 5 bedraagt en als na functie-uitbreiding de bezetting in het centrumgebied of een deelgebied (200 X 200 m) in de nacht $< 80\%$ blijft.
8. Vrijstelling is mogelijk als de parkeereis ≤ 5 bedraagt voor het gedeelte van de parkeereis dat betrekking heeft op bezoek en als de bezetting overdag na functie-uitbreiding in het centrumgebied of een deelgebied $< 80\%$ blijft (tenzij de 'spelregels' van een gebiedsparkeerplan van toepassing zijn). De omvang van het deelgebied wordt bepaald door de acceptabele loopafstanden die horen bij de functie-uitbreiding.

Voorbeelden vrijstellingsruimte optie 6

Woongebied 200 x 200 m, aantal woningen 160

Aantal openbare parkeerplaatsen		Bezetting nacht		Vrijstellingsruimte	
Totaal	Per woning	Aantal	Bezetting	Overdag	Nacht
192	1,20	134	0,70	$192 \times 0,8 - 134 \times 0,7 = 60$	$192 \times 0,8 - 134 = 19$
224	1,40	157	0,70	$224 - 160 \times 1,3 \times 0,7 = 78$	$224 \times 0,8 - 157 = 22$
192	1,20	173	0,90	$192 \times 0,8 - 173 \times 0,7 = 32$	0
224	1,40	202	0,90	$224 - 160 \times 1,3 \times 0,7 = 78$	$224 - 160 \times 1,3 = 16$

5.6 Eigen terrein of openbaar

Het uitgangspunt is dat de parkeereis voor het parkeren van auto's op het eigen terrein (voor definitie zie module 6, definities), waarop de ontwikkeling volgens de aanvraag voor de omgevingsvergunning plaatsvindt, wordt gerealiseerd. De wijze waarop hiervan kan worden afgeweken, is beschreven in 5.7.

Het bezoekersaandeel van de parkeereis voor auto's voor woningen moet (24/7) openbaar toegankelijk zijn. Het bezoekersaandeel voor alle functies in de centrumgebieden (zone 1) moet openbaar toegankelijk zijn. Dit geldt zowel voor het parkeren van auto's als fietsen.

Voor het fietsparkeren buiten de centrumgebieden is het toegestaan om de parkeereis voor bezoekers in het openbaar gebied te realiseren als dit volgens ons daadwerkelijk mogelijk is.

5.7 Vrijstellingen parkeereis auto

In de tabel is aangegeven in welke mate kan worden afgeweken van de parkeereis en onder welke condities. De (gedeeltelijke) vrijstellingen worden toegepast om de (financiële en ruimtelijke) haalbaarheid van ontwikkelingen, die planologisch toegestaan zijn, te vergroten zonder dat er een extra parkeerprobleem voor de omgeving ontstaat. (Gedeeltelijke) vrijstelling is pas aan de orde als realisatie van de parkeereis op eigen terrein aantoonbaar niet realistisch is. Er is dan wel in een aantal gevallen een financiële bijdrage door de aanvrager (ontwikkelaar) vereist. De regels in de tabel zijn niet van toepassing als er getoetst wordt op basis van een vastgesteld gebiedsparkeerplan.

5.8 Vrijstellingen parkeereis fiets

Voor de fiets zijn de volgende vrijstellingen mogelijk:

- Voor alle gebieden geldt dat een (gedeeltelijke) vrijstelling wordt gegeven voor de parkeereis voor zover deze geheel of gedeeltelijk kan worden opgevangen op al bestaande of te verwerven 'eigen fietsparkeerplaatsen' (benutting). De aanvrager moet zelf aantoonen in welke mate hij beschikt over structurele restcapaciteit.
- Het realiseren van meer fietsparkeerplaatsen dan volgens de parkeereis is altijd toegestaan.
- In het geval een woning beschikt over een voortuin (voor het bezoekersaandeel).

Voor functies in de centrumgebieden wordt de parkeereis voor bezoekers gebaseerd op de parkeervraag op zaterdagmiddag. De fietsparkeervoorzieningen voor

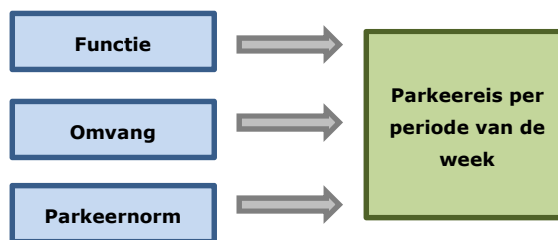
de bezoekers worden in de openbare ruimte gerealiseerd zodat meervoudig gebruik mogelijk is. Ook voor het fietsparkeren kan een gebiedsparkeerplan van toepassing zijn.

5.9 Vaststellen parkeereis

De parkeereis voor een bouwplan wordt bepaald door:

- Het functietype.
- De omvang van de functie.

De parkeernorm wordt per functie gedifferentieerd naar wonen, werken, bezoek.



De parkeereis wordt voor verschillende delen van de week berekend op basis van de tabellen in 5.12 en 5.13 en de aanwezigheidspercentages volgens 5.14. Als er aanleiding is wordt het aanwezigheidspercentage aangepast op een specifiek bedrijven- en bezoekersprofiel en als nodig uitgebreid met de vroege avond.

Functietype

Voor het functietype wordt verwezen naar de tabellen in 5.12 en 5.13. Voor afwijkende functies wordt gebruik gemaakt van publicatie 317 van CROW ('Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie').

Omvang van de functie

Voor nieuwbouwplannen (dus ook sloop/nieuwbouw) wordt het benodigde aantal parkeerplaatsen berekend over het gehele nieuwbouwplan. De omvang van het bouwplan wordt uitgedrukt in de eenheden die horen bij de parkeernorm van de betreffende functie. De definitie van gebruiksvloeroppervlak is opgenomen in 5.17.

Voor verbouwplannen geldt het principe 'oud voor nieuw'. Alleen de uitbreiding is bepalend voor het opstellen van de parkeereis. Als verbouwen gepaard gaat met functiewijziging van een bestaand pand dan wordt het benodigde extra parkeerplaatsen uitsluitend bepaald op basis van de toename van de parkeervraag: parkeereis nieuwe functie en nieuwe omvang minus de parkeereis die van toepassing zou zijn geweest op de oude functie en oude omvang (volgens de normen in deze nota).

5.10 Parkeercapaciteit en vorm

Auto

Voor het parkeren op eigen erf bij woningen worden de volgende rekenwaarden voor de parkeercapaciteit (bij het opstellen van een parkeerbalans voor een gebied) gehanteerd:

Parkeren eigen erf	Reken-waarde
Garage aan woning zonder oprit	0,0
Enkele oprit (> 3,5 m breedte vrije ruimte) met of zonder garage en ongeacht de lengte van de oprit	1,0
Dubbele oprit (> 6,0 m breedte vrije ruimte) met of zonder garage en ongeacht de lengte van de oprit	2,0

Tabel 1: parkeercapaciteit bij woningen

Overige parkeerplaatsen worden in de parkeerbalans pas meegerekend als deze qua maatvoering minimaal voldoen aan de voorkeursmaatvoering van het CROW volgens de volgende tabel:

Eisen minimale maat parkeerplaats		
	Breedte	Lengte
Langs parkeren	2,00 m	6,00 m
Haaks parkeren 90°	2,50 m	5,00 m
Schuin parkeren	2,50 m	5,00 m

Tabel 2: minimale maten parkeerplaats

Voor alle stallingen en niet-openbare plaatsen geldt een minimum van 2,30 meter (met uitzondering van langs parkeren) en is NEN-norm 2443 van toepassing.

Fiets

Aan de fietsparkeerplaatsen worden de volgende eisen gesteld:

- Voor werknemers: een afsluitbare voorziening. In de centrumgebieden kan dit ook een financiële bijdrage zijn voor een bewaakte fietsenstalling of het afnemen van abonnementen bij een bewaakte of afsluitbare fietsenstalling.
- Voor bezoekers: een voorziening met aanbindmogelijkheid. De stallingsvoorziening moet voldoen aan de kwaliteitseis keurmerk FietsParkeur (Normstellend document FietsParkeur) of zijn van het type 'Nietjes'.



- Per fietsparkeerplaats minimaal 1,75 m².
- Bij zelfstandige woningen een berging in de vorm van een bergruimte beschermd tegen weer en wind met een vloeroppervlakte van ten minste 5 m² bij een breedte van ten minste 1,8 meter en een hoogte daarboven van ten minste 2,3 meter.
- Bij een woonfunctie met een gebruiksoppervlakte van niet meer dan 50 m² mag de bergruimte gemeenschappelijk zijn als de vloeroppervlakte van de bergruimte ten minste 1,5 m² per woonfunctie bedraagt. De bergruimte dient rechtstreeks bereikbaar te zijn.
- Bij 'kamerverhuur', kan de parkeereis worden gerealiseerd in een gemeenschappelijke fietsenstalling (bij de entree van de wooneenheid).

5.11 Loopafstanden

Auto

Voor het realiseren van (openbare) parkeervoorzieningen en voor het bepalen van de benuttingsmogelijkheden worden maximale loopafstanden gehanteerd.

Maximale loopafstanden parkeren auto	
Functie en/of locatie	Maximale loopafstand (m)
Wonen centrumgebied	Gehele centrumgebied
Wonen overig	100
Bezoek centrumgebied	250
Bezoek detailhandel buiten centrumgebied	150
Bezoek overige voorzieningen	300
Buitensport- en recreatievoorzieningen binnen de bebouwde kom (BiBeKo)	400
Buitensport- en recreatie in het buitengebied	800
Werknemers	200-500

Tabel 3: maximale loopafstanden parkeren auto

Fiets

Maximale loopafstanden parkeren fiets	
Functie en/of locatie	Maximale loopafstand (m)
Wonen	Direct bij woning
Centrumgebied	50
Supermarkt, boodschappen en horeca vanaf ingang	50
Bezoekers van bedrijven, voorzieningen en winkels	50
Werknemers	50

Tabel 4: maximale loopafstanden parkeren fiets

5.12 Parkeernormen auto

Parkeernormen auto									
Functietype	Eenheid	Matig stedelijk				Weinig stedelijk			
		Centrumgebieden Loon op Zand en Kaatsheuvel		Rest bebouwde kom Loon op Zand en Kaatsheuvel		De Moer		Buiten bebouwde kom	
Wonen		Wonen	Bezoek	Wonen	Bezoek	Wonen	Bezoek	Wonen	Bezoek
Woning groot, > 135 m ² GBO	Woning	1,5	0,3	1,9	0,3	2,1	0,3	2,1	0,3
Woningen midden, 90 - 135 m ² GBO	Woning	1,2	0,3	1,6	0,3	1,7	0,3	1,7	0,3
Woning klein 1, 75 - 90 m ² GBO	Woning	1,0	0,3	1,4	0,3	1,4	0,3	1,4	0,3
Woning klein 2, 50 - 75 m ² GBO	Woning	0,7	0,3	1,0	0,3	1,0	0,3	1,0	0,3
Woning klein 3, < 50 m ² GBO	Woning	0,4	0,2	0,7	0,2	0,7	0,2	0,7	0,2
Kamerverhuur <50 m ² GBO	Kamer	0,3	0,2	0,4	0,2	0,4	0,2	0,4	0,2
Detailhandel		Werk	Bezoek	Werk	Bezoek	Werk	Bezoek	Werk	Bezoek
Binnenstad	100 m ² BVO	0,4	3,1	-	-	-	-	-	-
Supermarkt < 600 m ² winkelvloeroppervlak	100 m ² BVO	0,2	1,7	0,4	3,1	0,5	3,6	0,5	3,6
Supermarkt > 600 m ² winkelvloeroppervlak	100 m ² BVO	1,0	5,0	1,2	6,5	1,4	7,2	1,4	7,2
Buurt- of wijkcentrum	100 m ² BVO	-	-	1,1	4,0	-	-	-	-
Bouwmarkt	100 m ² BVO	0,2	2,0	0,2	2,0	-	-	-	-
Tuincentrum	100 m ² BVO	-	-	0,3	2,4	-	-	-	-
Bedrijven		Werk	Bezoek	Werk	Bezoek	Werk	Bezoek	Werk	Bezoek
Kantoor zonder baliefunctie	100 m ² BVO	1,5	0,1	1,9	0,1	2,3	0,2	2,3	0,2
Kantoor met baliefunctie	100 m ² BVO	1,6	0,4	2,3	0,6	2,8	0,7	2,8	0,7
Bedrijf, arbeidsintensief, bezoekersextensief	100 m ² BVO	1,7	0,1	2,2	0,1	2,2	0,2	2,2	0,2
Bedrijf, arbeidsextensief, bezoekersextensief	100 m ² BVO	0,6	0,1	1,0	0,1	1,1	0,1	1,1	0,1
Garagebedrijf (reparatie, verkoop)	100 m ² BVO	-	-	4,8	0,3	4,8	0,3	4,8	0,3
Bedrijfsverzamelgebouw	100 m ² BVO	1,1	0,2	1,6	0,3	1,6	0,3	1,6	0,3
Cultuur		Werk	Bezoek	Werk	Bezoek	Werk	Bezoek	Werk	Bezoek
Bibliotheek	100 m ² BVO	0,1	0,4	0,1	1,1	0,1	1,3	0,1	1,3
Museum	100 m ² BVO	0,1	0,6	0,1	1,0	-	-	-	-
Bioscoop	100 m ² BVO	0,2	3,0	0,7	10,5	0,8	12,9	0,8	12,9
Filmtheater/filmhuis	100 m ² BVO	0,1	2,5	0,2	7,7	0,3	9,6	0,3	9,6
Theater/schouwburg	100 m ² BVO	1,0	6,4	1,3	8,5	1,6	10,4	1,6	10,4
Sport, recreatie en verzorging		Werk	Bezoek	Werk	Bezoek	Werk	Bezoek	Werk	Bezoek
Sporthal	100 m ² BVO	0,1	1,5	0,1	2,7	0,1	2,7	0,1	2,7
Sportzaal	100 m ² BVO	0,1	1,1	0,2	2,6	0,2	3,3	0,2	3,3
Tennishal	100 m ² BVO	0,1	0,3	0,1	0,4	0,1	0,4	0,1	0,4
Sportveld	Ha netto terrein	-	-	1,0	19,0	1,0	19,0	1,0	19,0
Zwembad overdekt	100 m ² bassin	-	-	0,3	11,2	0,4	12,9	0,4	12,9
Zwembad open lucht	100 m ² bassin	-	-	0,1	12,8	0,2	15,6	0,2	15,6
Bowlingcentrum	Per baan	0,2	1,4	0,3	2,5	0,3	2,5	0,3	2,5
Kapsalon	100 m ² BVO	1,2	3,5	1,8	5,3	2,0	6,0	2,0	6,0
Dansstudio	100 m ² BVO	0,1	1,5	0,4	5,1	0,5	6,9	0,5	6,9
Fitness/sportschool	100 m ² BVO	0,2	1,4	0,3	2,5	0,3	2,5	0,3	2,5
Sauna	100 m ² BVO	0,1	1,5	0,4	5,1	0,5	6,9	0,5	6,9
Horeca		Werk	Bezoek	Werk	Bezoek	Werk	Bezoek	Werk	Bezoek
Hotel (1-3*)	Kamer	0,1	0,2	0,1	0,4	0,2	0,6	0,2	0,6
Hotel (4-5 *)	Kamer	0,2	0,4	0,4	0,8	0,5	0,9	0,5	0,9
Bed & Breakfast (exclusief het woongedeelte)	Kamer	-	1,0	-	1,0	-	1,0	-	1,0
Café, bar, cafetaria	100 m ² BVO	0,3	2,3	0,6	5,4	0,6	5,4	0,6	5,4
Restaurant	100 m ² BVO	0,8	3,3	2,6	10,4	2,6	10,4	2,6	10,4
Discotheek	100 m ² BVO	0,1	6,8	0,2	20,6	0,2	20,6	0,2	20,6
Congresgebouw, evenementen	100 m ² BVO	0,1	5,4	0,1	8,4	0,1	8,4	0,1	8,4
Jongerenvereniging	100 m ² BVO	0,1	0,7	0,1	2,1	-	-	-	-
Medische voorzieningen e.d.		Werk	Bezoek	Werk	Bezoek	Werk	Bezoek	Werk	Bezoek
Huisartsenpraktijk/centrum	Behandeltkamer	0,9	1,2	1,3	1,7	1,4	1,9	1,4	1,9
Apotheek	Vestiging	1,2	1,0	1,7	1,4	1,7	1,4	1,7	1,4
Fysiotherapie	Behandeltkamer	0,5	0,7	0,8	1,0	0,8	1,1	0,8	1,1
Consultatiebureau	Behandeltkamer	0,7	0,7	0,9	0,9	1,1	1,1	1,1	1,1
Tandarts	Behandeltkamer	0,8	0,7	1,2	1,1	1,4	1,2	1,4	1,2
Gezondheidscentrum	Behandeltkamer	0,7	0,9	1,0	1,2	1,1	1,3	1,1	1,3
Crematorium/begraafplaats	Per (deels) gelijktijdige plechtigheid	-	-	0,1	31,5	0,1	31,5	0,1	31,5
Verpleeg- en verzorgingstehuis	Per wooneen- heid	0,2	0,4	0,2	0,4	0,2	0,4	0,2	0,4
Onderwijs		Werk	Bezoek	Werk	Bezoek	Werk	Bezoek	Werk	Bezoek
Kinderdagverblijf (exclusief K&R)	100 m ² BVO	1,0	0,1	1,4	0,1	1,5	0,1	1,5	0,1
Basisonderwijs (exclusief K&R)	Leslokaal	0,8	0,1	0,8	0,1	0,8	0,1	0,8	0,1
Middelbaar onderwijs	100 leerlingen	3,3	0,4	4,4	0,5	-	-	-	-
Avondonderwijs	10 studenten	0,2	4,3	0,3	6,5	-	-	-	-

In publicatie 317 van CROW zijn tevens de volgende functies opgenomen: groothandel in levensmiddelen, bruin- en witgoed, woonwarenhuis, winkelboulevard, meubelboulevard, outletcentrum, musicaltheater, casino, biljart/snookercentrum, wellnesscentrum, squashhal, stadion, kunstijsbaan, jachthaven, golfoefencentrum, golfbaan, indoorspeeltuin, kinderboerderij, manege, dierenpark, pretpark, volkstuintuin, plantentuin, camping, bungalowpark, fastfoodrestaurant, penitentiare inrichting, religiegebouw. Voor deze functies zijn de gemiddelden van de kengetallen van toepassing. Voor een aantal functies is mogelijk maatwerk nodig. Dat geldt voor: sporthallen (in verband met wedstrijdbezoek), golfbanen, ziekenhuizen, verpleeg- en verzorgingstehuis, café, bar, cafetaria, restaurant. Maatwerk kan worden gebaseerd op soortgelijke ervaringen elders en bedrijfsgegevens die worden aangeleverd door de aanvrager (bedrijfsplan, werknemers, bezoekersprofiel). Bij gebruik van de parkeerkencijfers van CROW geldt de volgende gebiedstoepassing: zone 1 is centrum (CROW), zone 2 is schil centrum (CROW), zone 3 en zone 4 zijn rest bebouwde kom (CROW), zone 5 is buitengebied (CROW).

5.13 Parkeernormen fiets

	Parkeernormen fiets								
	Matig stedelijk					Weinig stedelijk			
Functietype	Eenheid	Centrumgebieden Loon op Zand en Kaatsheuvel		Rest bebouwde kom Loon op Zand en Kaatsheuvel		De Moer		Buiten bebouwde kom	
Wonen		Wonen	Bezoek	Wonen	Bezoek	Wonen	Bezoek	Wonen	Bezoek
Zelfstandige woning	Woning	Berging	0,5	Berging	0,5	Berging	0,5	Berging	0,5
Kamerverhuur <50 m² GBO	Kamer	1,0	0,5	1,0	0,5	1,0	0,5	1,0	0,5
Detailhandel		Werk	Bezoek	Werk	Bezoek	Werk	Bezoek	Werk	Bezoek
Binnenstad	100 m² BVO	0,8	6,2	-	-	-	-	-	-
Supermarkt < 600 m² winkelvloeroppervlak	100 m² BVO	0,4	3,6	0,4	3,1	0,3	2,4	0,3	2,4
Supermarkt > 600 m² winkelvloeroppervlak	100 m² BVO	1,9	10,1	1,2	6,5	0,9	4,7	0,9	4,7
Buurt- of wijkcentrum	100 m² BVO	-	-	1,1	4,0	-	-	-	-
Bouwmarkt	100 m² BVO	-	-	0,3	2,0	-	-	-	-
Tuincentrum	100 m² BVO	-	-	0,3	2,4	-	-	-	-
Bedrijven		Werk	Bezoek	Werk	Bezoek	Werk	Bezoek	Werk	Bezoek
Kantoor zonder baliefunctie	100 m² BVO	2,9	0,2	1,9	0,1	1,5	0,1	1,5	0,1
Kantoor met baliefunctie	100 m² BVO	3,3	0,8	2,3	0,6	1,9	0,2	1,9	0,2
Bedrijf, arbeidsintensief, bezoekersextensief	100 m² BVO	3,4	0,2	2,2	0,1	1,5	0,1	1,5	0,1
Bedrijf, arbeidsextensief, bezoekersextensief	100 m² BVO	1,2	0,1	1,0	0,1	0,7	0,1	0,7	0,1
Garagebedrijf (reparatie, verkoop)	100 m² BVO	-	-	1,0	0,3	1,0	0,3	1,0	0,3
Bedrijfsverzamelgebouw	100 m² BVO	2,1	0,4	1,6	0,3	1,1	0,2	1,1	0,2
Cultuur		Werk	Bezoek	Werk	Bezoek	Werk	Bezoek	Werk	Bezoek
Bibliotheek	100 m² BVO	0,1	3,0	0,1	3,0	0,1	0,8	0,1	0,8
Museum	100 m² BVO	0,1	1,1	0,1	1,0	-	-	-	-
Bioscoop	100 m² BVO	0,7	11,3	0,7	10,5	0,5	8,4	0,5	8,4
Filmtheater/filmhuis	100 m² BVO	0,2	7,7	0,2	7,7	0,2	6,2	0,2	6,2
Theater/schouwburg	100 m² BVO	1,9	12,9	1,3	8,5	1,0	6,8	1,0	6,8
Sport, recreatie en verzorging		Werk	Bezoek	Werk	Bezoek	Werk	Bezoek	Werk	Bezoek
Sporthal	100 m² BVO	0,1	3,1	0,1	2,7	0,1	1,8	0,1	1,8
Sportzaal	100 m² BVO	0,1	3,5	0,2	2,6	0,1	2,2	0,1	2,2
Tennishal	100 m² BVO	0,1	0,6	0,1	0,4	0,1	0,3	0,1	0,3
Sportveld	Ha netto terrein	-	-	1,0	19,0	0,7	12,4	0,7	12,4
Zwembad overdekt	100 m² bassin	-	-	0,3	11,2	0,3	8,5	0,3	8,5
Zwembad open lucht	100 m² bassin	-	-	0,1	12,8	0,1	10,4	0,1	10,4
Bowlingcentrum	Per baan	0,4	2,8	0,3	2,5	0,2	1,7	0,2	1,7
Kapsalon	100 m² BVO	2,3	7,0	1,8	5,3	1,3	3,9	1,3	3,9
Dansstudio	100 m² BVO	0,4	5,4	0,4	5,1	0,4	4,6	0,4	4,6
Fitness/sportschool	100 m2 BVO	0,4	3,1	0,3	2,5	0,2	1,6	0,2	1,6
Sauna	100 m2 BVO	0,4	5,4	0,4	5,1	0,3	4,5	0,3	4,5
Horeca		Werk	Bezoek	Werk	Bezoek	Werk	Bezoek	Werk	Bezoek
Hotel (1-3*)	Kamer	0,2	0,4	0,1	0,4	0,1	0,4	0,1	0,4
Hotel (4-5 *)	Kamer	0,4	0,8	0,4	0,8	0,3	0,6	0,3	0,6
Bed & Breakfast (exclusief het woongedeelte)	Kamer	-	2,0	-	1,0	-	1,0	-	0,7
Café, bar, cafetaria	100 m² BVO	0,8	6,8	0,6	5,4	0,4	3,6	0,4	3,6
Restaurant	100 m² BVO	1,6	6,6	2,6	10,4	1,9	7,6	1,9	7,6
Discotheek	100 m² BVO	0,2	20,6	0,2	20,6	0,1	13,4	0,1	13,4
Congresgebouw, evenementen	100 m² BVO	0,2	10,8	0,1	8,4	0,1	5,6	0,1	5,6
Jongerenvereniging	100 m² BVO	3,0	20,5	3,0	20,5	-	-	-	-
Medische voorzieningen e.d.		Werk	Bezoek	Werk	Bezoek	Werk	Bezoek	Werk	Bezoek
Huisartsenpraktijk/centrum	Behandeltkamer	1,8	2,3	1,3	1,7	0,9	1,2	0,9	1,2
Apotheek	Vestiging	2,5	2,0	1,7	1,4	1,1	0,9	1,1	0,9
Fysiopraktijk	Behandeltkamer	1,1	1,4	0,8	1,0	0,5	0,7	0,5	0,7
Consultatiebureau	Behandeltkamer	1,4	1,4	0,9	0,9	0,7	0,7	0,7	0,7
Tandarts	Behandeltkamer	1,6	1,5	1,2	1,1	0,9	0,8	0,9	0,8
Gezondheidscentrum	Behandeltkamer	1,4	1,7	1,0	1,2	0,7	0,9	0,7	0,9
Crematorium/begraafplaats	Per (deels) gelijktijdige plechtigheid	-	-	0,1	31,5	0,1	20,0	0,1	20,0
Verpleeg- en verzorgingstehuis	Per wooneen- heid	0,5	0,7	0,2	0,4	0,2	0,2	0,2	0,2
Onderwijs		Werk	Bezoek	Werk	Bezoek	Werk	Bezoek	Werk	Bezoek
Kinderdagverblijf (exclusief K&R)	100 m² BVO	2,0	0,1	1,4	0,1	1,0	0,1	1,0	0,1
Basisonderwijs (exclusief K&R)	Leslokaal	1,5	10,0	0,8	10,0	0,5	10,0	0,5	10,0
Middelbaar onderwijs	100 leerlingen	6,6	84,0	4,4	84,0	-	-	-	-
Avondonderwijs	10 studenten	0,5	8,6	0,3	6,5	-	-	-	-

Berging: zie
5.10

In publicatie 317 van CROW zijn tevens de volgende functies opgenomen: groothandel in levensmiddelen, bruin- en witgoed, woonwarenhuis, winkelboulevard, meubelboulevard, outletcentrum, musicaltheater, casino, biljart/snookercentrum, wellnesscentrum, squashhal, stadion, kunstijsbaan, jachthaven, golfoefencentrum, golfbaan, indoorspeeltuin, kinderboerderij, manege, dierenpark, pretpark, volkstuintuin, plantentuin, camping, bungalowpark, fastfoodrestaurant, penitentiare inrichting, religiegebouw. Voor deze functies zijn de gemiddelden van de kengetallen van toepassing. Voor een aantal functies is mogelijk maatwerk nodig. Dat geldt voor: sporthallen (in verband met wedstrijdbezoek), golfbanen, ziekenhuizen, verpleeg- en verzorgingstehuis, café, bar, cafetaria, restaurant. Maatwerk kan worden gebaseerd op soortgelijke ervaringen elders en bedrijfsgegevens die worden aangeleverd door de aanvrager (bedrijfsplan, werknemers, bezoekersprofiel). Bij gebruik van de parkeerkencijfers van CROW geldt de volgende gebiedstoepassing: zone 1 is centrum (CROW), zone 2 is schil centrum (CROW), zone 3 en zone 4 zijn rest bebouwde kom (CROW), zone 5 is buitengebied (CROW).

Voor functies die liggen bij natuurpoorten en Experience Island worden fietsparkeernormen toegepast die gelijk zijn aan de autoparkeernormen.

5.14 Aanwezigheid

Aanwezigheidspercentage toe te passen voor parkeerbalans, gebiedsparkeerplan, benutting restcapaciteit								
Functietype	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
Aanleunwoning, verpleeg, verzorgingstehuis	50	50	100	100	25	100	100	100
Detailhandel	30	60	10	75	0	100	0	75
Supermarkt	30	60	40	80	0	100	40	60
Grootschalige detailhandel	30	60	70	80	0	100	0	80
Kantoor, bedrijven	100	100	5	5	0	0	0	0
Bioscoop, theater	5	25	90	90	0	40	100	40
Horeca	100	100	100	100	0	100	100	100
Commerciële dienstverlening	100	100	5	75	0	0	0	0
Sportfuncties binnen	50	50	100	100	0	100	100	75
Sportfuncties buiten	25	25	50	50	0	100	25	100
Sociaal medisch	100	75	10	10	0	10	10	10
Dagonderwijs	100	100	0	0	0	0	0	0
Avondonderwijs	0	0	100	100	0	0	0	0

De parkeervraag fluctueert over de verschillende tijdstippen van de dag en/of de week. Met de parkeernorm kan de piekvraag worden berekend. Het aanwezigheidspercentage is dan 100%. Op andere momenten is het aanwezigheidspercentage lager dan 100% en is ook de parkeervraag lager. De aanwezigheidspercentages worden toegepast in de volgende gevallen:

- Bij het opstellen van een gebiedsparkeerplan en een parkeerbalans, waarbij uitwisselbaarheid van parkeerplaatsen tot de mogelijkheden behoort omdat de piekvragen van de verschillende functies in tijd niet samenvallen. Als in een gebied parkeerplaatsen aanwezig zijn die uitsluitend exclusief voor één functie kunnen worden gebruikt worden deze apart in de parkeerbalans opgenomen en niet meegerekend voor de uitwisselbaarheid.
- Om te bepalen of aanwezige restcapaciteit in de directe omgeving kan worden benut bij het bepalen van de parkeereis voor het verstrekken van een omgevingsvergunning.

De aanwezigheidspercentages zijn opgenomen in de volgende tabel en gebaseerd op de richtlijnen van het CROW (publicatie 317). Bij het toepassen van de richtlijnen wordt, als nodig, rekening te worden gehouden met specifiek maatwerk:

- Voor horeca wordt (vrijwel) altijd 100% gerekend. Voor de centrumgebieden is in de parkeernorm voor de fiets en de auto een reductiecorrectie (-55% als afgeleide van bezetting overdag van 45%) uitgevoerd, omdat daar horecabezoek vaak geen aparte activiteit is.
- Voor functies met een maximale parkeervraag in de avonduren is het nuttig om, afhankelijk van de toepassing, onderscheid te maken naar vroege avond (20.00uur), late avond (22.00 uur) en nacht (na 00.00 uur).

Dit kan bijvoorbeeld gelden voor bezoekers van bewoners, sportvoorzieningen, cultuur, supermarkten met avondopening, avondonderwijs.

- Voor alle functies die niet specifiek in de tabel zijn genoemd zal op basis van specifieke informatie (openingstijden, bezoekersintensiteit per dagdeel) een bezettingspercentage moeten worden gehanteerd. Deze specifieke informatie wordt aangeleverd door de aanvrager van de omgevingsvergunning en kan ontleend worden aan vergelijkbare bestaande situaties of het bedrijfsplan.

5.15 Wet ruimtelijke ordening

Sinds 29 november 2014 moeten alle nieuwe bestemmingsplannen beschikken over een parkeernorm. De Bouwverordening is sinds dat moment niet meer van toepassing op nieuwe bestemmingsplannen.

Na een overgangsperiode van vijf jaar na het van kracht worden van het Besluit ruimtelijke ordening (tot minimaal 1 januari 2018) is de oude regeling via de Bouwverordening (artikel 2.5.30) niet meer te gebruiken. Tot die tijd is er de tijd om alle bestemmingsplannen aan te passen

Gemeenten hebben de mogelijkheid om een 'voorwaardelijke verplichting' (de plicht om bij een bepaald gebruik bepaalde voorzieningen te treffen) in de 'regels' van het bestemmingsplan op te nemen. Dit betekent dat in het bestemmingsplan een globale parkeereis moet worden opgenomen. Deze kan worden geformuleerd op basis van deze module Parkeernormen.

5.16 Overgangsregeling

Auto

In bestemmingsplannen, die na 30 november 2014 worden vastgesteld, moet de parkeernorm worden opgenomen. Juridisch gezien is het bestemmingsplan dan leidend. Dit geldt ook voor uitwerkings- en wijzigingsplannen die een onderdeel vormen van het (globale) bestemmingsplan. In de “juridische hiërarchie” komt na het bestemmingsplan, de bouwverordening. Aan de bouwverordening zijn de parkeernormen gekoppeld. De (oude) “Nota Parkeernormen” is een uitwerking van artikel 2.5.30 van de Bouwverordening. Tussen de vaststelling van de (oude) nota parkeernormen en een half jaar na dato wordt een overgangstermijn gehanteerd. De in behandeling zijnde aanvragen worden afgehandeld volgens de oude normen, tenzij de nieuwe normen gunstiger zijn voor de aanvrager of als het bestemmingswijzigingen zijn van na 30 november 2014.

Fiets

Voor bestaande bouwinitiatieven is een overgangsregeling van toepassing. Deze houdt in dat de bij ons formeel bekende bouwinitiatieven nog maximaal een half jaar na publicatiedatum van deze nota een verzoek mogen indienen zonder fietsparkeerplaatsen. Deze overgangsregeling geldt niet voor woningen. In het bouwbesluit, dat per 1 april 2012 in werking is getreden, is al een bepaling opgenomen over bergruimte voor fietsen bij nieuwbouwwoningen.

5.17 Definities

Eigen terrein

Parkeren op eigen terrein of een eigen parkeerplaats moet worden geïnterpreteerd als:

- Parkeerplaatsen die worden gerealiseerd op de private grond van het bouwperceel. Als private parkeerplaatsen voor woningen worden gerealiseerd buiten het betreffende perceel, dan moeten deze parkeervoorzieningen kadastraal zijn gekoppeld aan de woning. De parkeervoorziening maakt zodoende integraal deel uit van de woning. Dit geldt ook voor parkeervoorzieningen bij appartementencomplexen (parkeerkelder of –garage).
- Bij grootschalige woningbouwontwikkelingen (waar ook de openbare ruimte wordt ontwikkeld) is het mogelijk om het plangebied te zien als eigen terrein. Eigen terrein betekent niet per definitie fysiek op eigen terrein of bouwperceel. Een parkeervoorziening die ten behoeve van een ontwikkeling is gerealiseerd, maar niet op het terrein van die ontwikkeling ligt, kan ook worden beschouwd als ‘eigen terrein’. Dit is bijvoorbeeld het geval als een aantal parkeerplaatsen worden geclusterd op een pleintje dat alleen toegankelijk is voor bewoners, of als een parkeergarage wordt gerealiseerd die bedoeld is als gemeenschappelijke parkeervoorziening voor meerdere functies.

Begrippenlijst

Aanwezigheidspercentage	De parkeervraag van een bepaalde functie op een bepaald tijdstip als aandeel van de maximaal optredende parkeervraag van die functie.
BVO	Bruto vloeroppervlak.
BiBeKo	Binnen bebouwde kom.
BuBeKo	Buiten bebouwde kom.
CROW	CROW is een onafhankelijke kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte en verkeer en vervoer.
GBO	Gebruiksvloeroppervlak van een woning volgens NEN 2580. Dit omvat enkel de voor bewoning geschikte vloeroppervlakte waarbij bijvoorbeeld de vloer onder een schuine kap met een vrije hoogte van minder dan 1,5 meter niet wordt meegerekend.
Parkeerbalans	De verhouding tussen vraag en aanbod van parkeervoorzieningen van een functie of (deel)gebied op een bepaald tijdstip.
Parkeereis	Het aantal parkeerplaatsen dat aangelegd moet worden bij het realiseren van een bouwplan met een eventueel onderscheid naar parkeerplaatsen op eigen erf en openbaar toegankelijke parkeerplaatsen.
Parkeerkencijfer	Indicatieve parkeervraag per eenheid van een functie.
Parkeernorm	Het beleidsmatig en bestuurlijk vastgestelde aantal parkeerplaatsen per eenheid van een functie dat wordt gebruikt voor het bepalen van de parkeereis bij een bouwplan.
Parkeerregulering	Gebieden waar volgens de parkeerverordening en aanwijzingsbesluiten betaald parkeren of parkeren voor vergunninghouders is ingevoerd evenals de gebieden waar een parkeerschijfzone is ingesteld.
WVO	Winkelvloeroppervlak (verkoopruimte).

6 Parkeergedrag en handhaving

6.1 Schoolomgeving

Het probleem dat optreedt bij K+R-plaatsen bij scholen bestaat uit het zo dicht mogelijk bij de school parkeren waardoor een parkeerchaos (op het trottoir, in bermen, dubbel parkeren) en onveilige situaties ontstaan. Ouders en begeleiders lopen namelijk mee naar het schoolplein of het klaslokaal en nemen vaak uitgebreid afscheid. De parkeerchaos wordt dan ook niet opgelost met enkele K+R-plaatsen.

Voor de basisscholen streven we naar een schoolomgeving die vrij is van parkeer- en verkeerschaos. De ouders van de leerlingen spelen een belangrijke rol in het mobiliteitsgedrag en hebben dan ook een verantwoordelijkheid op het gebied van verkeersveiligheid. Dit betekent concreet dat de directe schoolomgeving op de eerste plaats het domein is van de voetganger en de fietser. Door de inrichting zou fout parkeren vlak bij de school onmogelijk of moeilijk moeten zijn.

Als daar aanleiding toe is, ontwikkelen we samen met het schoolbestuur en de ouders een 'parkeerplan' waarbij centraal staan: bevorderen van (begeleide) deelname aan het verkeer door scholieren anders dan met de auto, correct parkeren en prioriteit voor het langzame verkeer in de directe schoolomgeving. Per basisschool (9 basisscholen op 10 locaties) beoordelen we in welke mate er sprake is van een veiligheidsprobleem en parkeerchaos.

6.2 Natuur- en recreatiegebieden

Parkeerexcessen ontstaan op mooie dagen met een topdrukte in de vorm van parkeren in de berm, hinderlijk parkeren voor fietsers en verkeersonveilig parkeren. Dit treedt vooral op bij de Roestelberg (een ingang van de Loonse en Drunense Duinen). Om chaos en onveiligheid op deze locatie te vermijden worden de volgende maatregelen genomen:

- Het uitbreiden van de parkeervoorzieningen in het weiland aan de Roestelbergseweg met ongeveer 350 parkeerplaatsen plus een overloopcapaciteit van ongeveer 200 parkeerplaatsen. Wij werken mee aan de noodzakelijke wijziging van het bestemmingsplan.
- Fysieke maatregelen op de toegangswegen, zodat het parkeren in de berm niet of nauwelijks mogelijk is.
- Vooral in de beginperiode na de uitbreiding van de parkeer capaciteit is het belangrijk om het juiste parkeergedrag op een gastvrije wijze te bevorderen. De

(horeca)ondernemers kunnen hierin een rol spelen door bijvoorbeeld het inzetten van 'gastheren en gastvrouwen' op dagen met topdrukte. Deze leiden het parkeren in goede banen en wijzen bezoekers, als het nodig is, naar alternatieve locaties ('eenvoudige volsignalering' en actieve doorverwijzing).

- En als het echt niet anders kan en moet dan handhaven we in de vorm van parkeerboetes en het wegslepen als voertuigen verkeersonveilig geparkeerd staan, het langzame verkeer ernstig hinderen of de doorgang van hulpdiensten belemmeren. In de wegsleepverordening is het volgende opgenomen in artikel 2: *"Aanwijzen van wegen en weggedeelten waar voertuigen kunnen worden verwijderd, overgebracht en in bewaring gesteld in het belang van het vrijhouden van wegen en weggedeelten"*. In de gemeente Loon op Zand is dit op alle wegen van toepassing verklaard.

Bezoekers van het natuurgebied plaatsen hun auto's ook in de woonomgeving of bij winkels om vervolgens verder te gaan fietsen. Dit vraagt om een duidelijkere verwijzing naar de parkeerplaatsen bij het natuurgebied. Indien bij de winkelveorzieningen de parkeerdruk regelmatig te hoog is, ten gevolge van bezoekers van het natuurgebied, kan dit aanleiding zijn om op beperkte schaal parkeerregulering (parkeerschijfzone) in te voeren.

6.3 Evenementen

Evenementen trekken veel verkeer en vragen incidenteel veel parkeerruimte voor auto's en fietsen. Voor een evenement is een vergunning nodig waar voorwaarden aan kunnen worden verbonden. Op het gebied van parkeren van auto's en fietsen worden voorwaarden gesteld als er meer dan 100 auto's en/of meer dan 250 fietsgebruikers verwacht worden (op basis van het evenementplan en/of ervaring in het verleden). Er is dan een parkeerplan nodig, dat inzicht geeft in de parkeerlocaties (auto en fiets), het informeren en geleiden naar de parkeerlocaties, de handhaving en de wijze waarop het gebruik van andere vervoerwijzen wordt gestimuleerd (bijvoorbeeld OV-arrangementen, pendeldiensten, mobiele fietsenstallingen).



6.4 Uitritten

Voor uitritten van private terreinen naar de openbare weg spelen twee zaken: de toetsingscriteria voor het verstrekken van een omgevingsvergunning voor een uitweg en het vermijden van het blokkeren van uitritten. Wettelijk is het niet toegestaan om voor een uitrit te parkeren. In iedere straat voortdurend handhaven is niet mogelijk. Formeel is een specifieke markering (bijvoorbeeld in de vorm van een kruis) overbodig en ongewenst (straatbeeld). Omgekeerd is het probleem van de uitritshouder niet te onderschatten. Dit kan zelfs leiden tot het zo weinig mogelijk gebruiken van de eigen parkeerplaats en het parkeren voor de eigen uitrit. Dit laatste kan paradoxaal genoeg kan leiden tot een boete. Immers de eigenaar van de uitrit heeft evenmin het recht om voor zijn uitrit te parkeren. Als een uitrit frequent wordt geblokkeerd, kan in het uiterste geval bijvoorbeeld een parkeerbeugel of een andere maatwerkoplossing uitkomst bieden. Voor een parkeerbeugel is het nodig dat er een duidelijke parkeervakmarkering of afbakening aanwezig is of wordt gemaakt. Voorzieningen die wor-

den aangelegd om een uitrit vrij te houden worden op kosten van de eigenaar van de uitrit aangelegd.

6.5 Parkeerexcessen en handhaving

Handhaving is onlosmakelijk verbonden met parkeerbeleid. Het is de kunst om de handhaving zo effectief mogelijk in te zetten omdat de capaciteit beperkt is. Periodiek (bijvoorbeeld per kwartaal) benoemen we speerpunten voor de parkeerhandhaving. Dit doen we op basis van informatie van politie, handhavers van 'Toezicht en Veiligheid', brandweer, buurtpreventieteam, gehandicaptenplatform en gemeentelijke medewerkers. Thema's kunnen zijn:

- Parkeerchaos in de schoolomgeving.
- Toegankelijkheid hulpdiensten.
- 'Misbruik' van gehandicaptenparkeerplaatsen.
- Verkeersonveilige situaties.
- Blokkeren van uitritten.
- Parkeren van vrachtwagens en busjes(APV).
- Blokkeren van de doorgang op het trottoir.
- Parkeren op fietsstroken.

7 Doelgroepen en voertuigen

7.1 Personen met een beperking

Gereserveerde parkeerplaats

- Bewoners die beschikken over een gehandicaptenparkeerkaart bestuurder en die maximaal 50m kunnen lopen, komen altijd in aanmerking voor een gereserveerde gehandicaptenparkeerplaats;
- Bewoners die beschikken over een gehandicaptenparkeerplaats bestuurder en die tussen de 50 en 100 m kunnen lopen, komen niet in aanmerking voor een gereserveerde gehandicaptenparkeerplaats, tenzij door de WMO-consulent bij het bepalen van de persoonlijke vervoerbehoefte de noodzaak voor een gereserveerde gehandicaptenparkeerplaats wordt geconstateerd;
- Rolstoelafhankelijkheid door een houder van gehandicaptenparkeerkaart bestuurder leidt niet per definitie tot het in aanmerking komen voor een gereserveerde gehandicaptenparkeerplaats. Ook hierbij wordt door de WMO-consulent de persoonlijke vervoerbehoefte beoordeeld;
- Bewoners met een gehandicaptenparkeerkaart passagier komen niet in aanmerking voor een gereserveerde gehandicaptenparkeerplaats.
- Indien een bewoner een gehandicaptenparkeerkaart bestuurder krijgt voor een periode korter dan 1 jaar, wordt ook aan de hand van de persoonlijke vervoerbehoefte door de WMO-consulent advies gegeven over het reserveren van een gehandicaptenparkeerplaats.

Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen

Personen met een handicap kunnen in aanmerking komen voor een gehandicaptenparkeerkaart. Hiermee kunnen zij parkeren op de daarvoor aangegeven parkeerplaatsen. Tevens mogen zij onbeperkt parkeren op plaatsen waar voor anderen een beperkte parkeertijd geldt (parkeerschijfzone).

De richtlijnen (CROW) voor het aanbod van gehandicaptenparkeerplaatsen zijn:

- Bij publieke voorzieningen zoals bioscoop, bibliotheek en gemeentehuis moet minimaal 5% van de parkeerplaatsen een algemene gehandicaptenparkeerplaats zijn. Deze parkeerplaatsen moeten zo dicht mogelijk bij de ingang van het gebouw te liggen (altijd minder dan 100 meter en bij voorkeur minimaal één op minder dan 50 meter).
- Voor de overige openbare parkeerplaatsen minimaal één gehandicaptenparkeerplaats per 50 parkeerplaatsen op parkeerterreinen en in centrumgebieden.
- Maatwerk naar behoefte bij speciale voorzieningen zoals ziekenhuizen, medische en maatschappelijke

voorzieningen, woonwijken, verzorgingstehuizen, seniorwoningen. Gehandicaptenparkeerplaatsen worden naar behoefte uitgebreid. Een teveel aan gehandicaptenparkeerplaatsen leidt namelijk tot onnodige leegstand.

Voor de inrichting van een gehandicaptenparkeerplaats worden de CROW-richtlijnen gehanteerd: 3,50 x 5,00 m bij haaksparkeren en 3,50 x 6,00 m (7,5 m als achter wordt in- en uitgestapt) bij langsparkeren. Bij schuin parkeren neemt bedraagt de lengte 4,20 tot 5,15 m tussen 30° en 60°.

7.2 Vrachtwagens

In de APV van de gemeente Loon op Zand is het volgende opgenomen:

1. *Het is verboden een voertuig dat, met inbegrip van de lading, een lengte heeft van meer dan 6 meter of een hoogte van meer dan 2,4 meter te parkeren op een door het college aangewezen plaats, waar dit naar zijn oordeel schadelijk is voor het uiterlijk aanzien van de gemeente.*
2. *Het is verboden een voertuig dat, met inbegrip van de lading, een lengte heeft van meer dan 6 meter te parkeren op een door het college aangewezen weg, waar dit parkeren naar zijn oordeel buitensporig is met het oog op de verdeling van beschikbare parkeerruimte.*
3. *Het in het tweede lid gestelde verbod geldt niet op werkdagen van maandag tot en met vrijdag, dagelijks van 08.00 tot 18.00 uur.*
4. *Het college kan van de in het eerste en tweede lid gestelde verboden ontheffing verlenen.*

In Kaatsheuvel mogen vrachtwagens 's-nachts uitsluitend worden geparkeerd in de Amerikastraat en de Engelsestraat. In Loop op Zand en De Moer zijn geen beperkingen van kracht.

7.3 Bedrijfsbusjes

Bedrijfsbusjes (van bewoners) komen steeds meer voor in het straatbeeld bij de woningen (avond en nacht). Het parkeren van deze busjes komt voor in verschillende gradaties: een 'klusbedrijf' die bij huis parkeert, werknemers die hun bedrijfsbusjes bij huis parkeren, bedrijven die meerdere busjes in de openbare ruimte in de buurt van hun bedrijf parkeren. Bedrijfsbusjes worden als een probleem ervaren als ze het uitzicht belemmeren of als er een grote parkeerdruk is en er 'onevenredig' veel busjes worden geparkeerd. Het probleem verschilt per type gemeente en wijk of buurt. De wens of noodzaak om het parkeren van busjes op bepaalde locaties

en/of gedurende bepaalde tijden te reguleren hangt dan ook mede af van de omvang van het probleem.

In de APV van de gemeente Loon op Zand is het volgende opgenomen:

- *Het is verboden een voertuig dat, met inbegrip van lading, een lengte heeft van meer dan 6 meter of een hoogte van meer dan 2,4 meter, op de weg te parkeren bij een voor bewoning of ander dagelijks gebruik bestemd gebouw op zodanige wijze dat daardoor het uitzicht van bewoners of gebruikers vanuit dat gebouw op hinderlijke wijze wordt belemmerd of hun anderszins hinder of overlast wordt aangedaan.*
- *Het verbod geldt niet gedurende de tijd die nodig is voor en gebruikt wordt voor het uitvoeren van werkzaamheden waarvoor de aanwezigheid van het voertuig ter plaatse noodzakelijk is.*
- *Het is degene die er zijn bedrijf, nevenbedrijf dan wel een gewoonte van maakt voertuigen te stallen, te herstellen, te slopen, te verhuren of te verhandelen, verboden:*
 - o *Drie of meer voertuigen die hem toebehoren of zijn toevertrouwd, op de weg te parkeren binnen een cirkel met een straal van 25 meter met als middelpunt een van deze voertuigen;*
 - o *De weg als werkplaats voor voertuigen te gebruiken.*
 - o *Het college kan ontheffing van het verbod verlenen.*

De APV geeft in principe voldoende houvast om probleemsituaties aan te pakken. Het is wel noodzakelijk om de begrippen uitzichtbelemmering en overlast toetsbaar te maken. Er is sprake van een ongewenste situatie in straten waar op minder dan 3,0 m vanuit de gevel wordt geparkeerd, de bezetting (in de avond of nacht) meer dan 80% bedraagt, het aandeel busjes meer dan 15% is met een absoluut aantal van minimaal 2.



Als deze situatie optreedt, is er aanleiding om het probleem nader te analyseren:

- Schriftelijk peiling bij de bewoners met onderscheid naar bewoners die geen busje parkeren in de straat en bewoners die één of meerdere busjes in de straat parkeren. De peiling is gericht op de probleemveraring.
- Afhankelijk van de respons oplossingen zoeken in overleg met de betrokken bewoners: op basis van afspraken of verkeersmaatregelen, al dan niet in combinatie met het aanbieden van (veilige) alternatieven.



Indien nodig wordt gehandhaafd op basis van de APV.

Een eventueel parkeerverbod voor busjes kan worden geregeld met het toepassen van bord E8 (toepassing op wegvakken) van het RVV (uitsluitend parkeren toegestaan voor voertuigen categorie M voor vervoer van personen inclusief personenbusjes, categorie N zijn voertuigen bedoeld voor het vervoer van goederen) en/of door bepalingen in de APV en/of regulering (vergunningen). Daarbij wordt erop gelet dat het probleem niet verschuift naar de omliggende straten. In dat geval zijn parkeerbeperkingen voor busjes in meerdere straten noodzakelijk. Overigens is een onderbord 'geen busjes' geen overbodige luxe zodat de bedoeling van het bord voor iedereen duidelijk is.

7.4 Elektrische auto's

Ons beleid voor het plaatsen van oplaadpalen voor elektrische voertuigen luidt als volgt:

Voor het faciliteren van oplaadpunten in de openbare ruimte hanteren wij de volgende uitgangspunten, zoals door ons vastgelegd in het oplaadpuntenbeleid (30 juni 2014):

- E-rijders die niet kunnen parkeren en opladen op eigen terrein dienen gebruik te maken van een oplaadpunt in de openbare ruimte. Wij staan alleen opladen van elektrische voertuigen toe via oplaadpunten die daarvoor bedoeld zijn. Dat betekent dat andere oplossingen niet zijn toegestaan. Wij zullen hierop handhaven.
- Wij zijn bereid om investeringen te doen voor het realiseren van oplaadpunten in de openbare ruimte in de vorm van middelen om het parkeervak aan te passen (indien nodig) en capaciteit om de aanvraag af te handelen.
- Voor het realiseren van de oplaadpunten in de openbare ruimte willen wij samenwerken met publieke en/of private aanbieders van oplaadpunten. Met deze partijen sluiten wij samenwerkingsovereenkomsten. Hierbij stellen wij zo min mogelijk kaders. Wij staan oplaadpunten van verschillende aanbieders toe.

E-rijders die kunnen parkeren op eigen terrein (zie module 6, definitie) komen niet in aanmerking voor een oplaadpunt in de openbare ruimte.

Bij het plaatsen van oplaadpunten in de openbare ruimte gaat het om de vraag hoe hiermee wordt omgegaan in samenhang met het straatbeeld en de beschikbaarheid van parkeerplaatsen. Zolang het nog gaat om enkele gevallen is er geen belemmering en is het bevorderen van het gebruik van duurzame mobiliteit het belangrijkste. Bij het kiezen van locaties voor oplaadpunten wordt wel rekening gehouden met parkeerdruk, loopafstanden (maximaal 300 m) en zoveel mogelijk gebruikers in de omgeving.

7.5 Deelauto

Deelauto's kunnen een goed alternatief zijn voor vooral de tweede auto van huishoudens. Een deelauto levert voor de gebruiker financieel voordeel op en door het gebruik van deelauto's (als vervanging van de eigen auto) neemt de parkeerdruk af. Wij faciliteren het parkeren van een deelauto door het reserveren van een parkeerplaats voor deelauto's die als zodanig herkenbaar zijn (naam van het aanbiedende bedrijf op het voertuig).

7.6 Brommobiel

Het is de bedoeling dat voertuigen met drie of meer wielen (anders dan een scootmobiel) niet op het trottoir worden geparkeerd. Juridisch is dat voor brommobielen (maximaal 45 km/uur) echter niet geregeld. Indien daar aanleiding toe is (overlast, verhinderen toegankelijkheid voor voetgangers) zijn bepalingen in de APV nodig evenals een aanpassing voor de uitgifte van parkeervergunningen.

Bijlage 1: toegepaste werkwijze

1.	Inventarisatie en evaluatie
2.	Uitgangspunten en doelstellingen
3.	Parkeerbeleid
4.	Besluitvorming

Het parkeerbeleid is in vier stappen ontwikkeld. Voordat er specifieke oplossingsrichtingen ontwikkeld zijn voor het parkeerbeleid, zijn uitgangspunten opgesteld en vastgesteld door het college van B en W. Deze uitgangspunten zijn als fundament gehanteerd bij het opstellen van het parkeerbeleid. De uitgangspunten hebben betrekking op onder andere de volgende thema's: parkeerdruk, parkeeroverlast, openbare ruimte en straatbeeld, parkeerregulering, parkeerexcessen en verkeersveiligheid, Kiss + Ride (scholen), uitritten, toegankelijkheid hulpdiensten, handhaving, personen met een beperking, grote voertuigen, elektrische auto's, deelauto's en fietsparkeren.

Overleg en afstemming hebben plaatsgevonden met een 'maatschappelijke' klankbordgroep:

- Inbreng van ervaringen en wensen in fase 1.
- Inbrengen van reacties op de uitgangspunten. De uitgangspunten werden onderschreven door de leden van de klankbordgroep.
- Bespreken en inbrengen van reacties op het concept-parkeerbeleid. De leden van de klankbordgroep hebben geen afwijkende meningen over het voorgestelde parkeerbeleid.

De klankbordgroep was samengesteld uit een aantal bewoners (buurtpreventieteams) en vertegenwoordigers van de Fietzersbond, het Gehandicaptenplatform, de toeristische sector (LTA, VVV), VVN, WMO-adviesraad en ondernemers (Ondernemers Loon op Zand, SOL). Er heeft tevens een gesprek plaatsgevonden met De Efteling.

In fase 1 heeft tevens een dialoogsessie met de raadsfracties plaatsgevonden. In deze dialoogsessie zijn diverse thema's besproken.

Bijlage 2: ontwikkelingen, ervaringen en beleving

Ontwikkelingen

Een aantal ontwikkelingen kan van invloed kunnen zijn op de parkeervraag, het parkeeraanbod en het parkeerbeleid:

- **Uitbreiding van het aantal bezoekers van de Efteling en de ontwikkeling van de zogenaamde Leisure Boulevard.** Bezoekers van de Efteling parkeren in principe op het eigen parkeerterrein van de Efteling. Ten gevolge van uitwijkgedrag (om parkeerkosten te vermijden) is in de omliggende wijken parkeren voor vergunninghouders ingevoerd (dagelijks van 12.00 tot 20.00 uur). Bewoners kunnen kosteloos beschikken over een parkeervergunning voor voertuigen die in eigendom of gebruik zijn bij bewoners. Het is een punt van aandacht of het uitwijkgedrag leidt tot een extra parkeerdruk buiten het gebied met parkeren voor vergunninghouders.
- **Vergrijzing:** het aantal ouderen neemt toe. Ouderen blijven langer vitaal en autorijden. De auto wordt echter minder gebruikt, waardoor de parkeerdruk overdag zal toenemen.
- **Er is een tendens dat het aantal personen per huishouden daalt.** Dat kan tot gevolg hebben dat eveneens het aantal auto's per woning licht daalt.
- **Er is een tendens dat autodelen toeneemt.** Dit kan leiden tot een afname van de parkeerdruk als een deelauto de auto in eigen bezit (eerste of tweede auto) vervangt.
- **Het aantal elektrische auto's neemt toe.** Bezitters van een elektrische auto die niet over een eigen parkeerplek beschikken, hebben behoefte aan een oplaadpunt in de openbare ruimte.
- **Basisscholen:** Kiss & Ride voorzieningen, parkeerchaos, verkeersveiligheid, wild parkeren en gedrag (bijvoorbeeld bij De Horst).
- **Bestelbussen:** op trottoir parkeren, belemmeren uitzicht.
- **De Efteling:** uitwijkgedrag bezoekers naar woonbuurten (bijvoorbeeld in Heikant en 't Rooi Dorp), uitwijkgedrag werknemers. Het aantal bezoekers aan de Efteling zal in de toekomst nog toenemen.
- **Elektrische auto's:** beschikbaarheid van laadpalen en criteria. Er is een vastgesteld oplaadpuntenbeleid (2014). De kans is zeer groot dat het aantal elektrische auto's gaat toenemen. Er is dan meer nodig dan hier en daar een laadpaal. De vraag is dan welke rol de gemeente hierin moet spelen.
- **Fietsparkeren:** kwalitatief (aandringmogelijkheden) en kwantitatief aanbod, diefstalpreventie, attractiepunten (waaronder haltes openbaar vervoer, winkelvoorzieningen, natuurgebieden zoals bij de Moer en de natuurpoorten van de Loonse en Drunense Duinen), weesfietsen.
- **Handhaving:** zie ook toegankelijkheid (voetgangers en hulpdiensten), parkeerexcessen, schoolomgeving, uitritten, wegsleepverordening.
- **Invalidenparkeerplaats:** bij wie worden de kosten in rekening gebracht? Ouderen blijven langer thuis wonen en de vraag naar invalidenparkeerplaatsen zal toenemen. De invalidenparkeerkaart is nu gratis. Dit geldt ook voor de aanleg van een exclusieve invalidenparkeerplaats op kenteken.
- **Parkeercapaciteit:** benutten extra mogelijkheden bij herinrichting (plaats van bomen en verlichting, snipergroen), verlies aan parkeerplaatsen door parkeerruimte (aan achterzijde) te betrekken bij de tuin, hoe wordt omgegaan met pieken in de parkeervraag?, hoe wordt de openbare ruimte verdeeld (groen, spelen, parkeren)?, mogelijkheden tot het beperken van de parkeervraag (bewoners, werknemers).
- **Parkeernormen:** de parkeereis bij het afgeven van een omgevingsvergunning (verbouw, nieuwbouw). De parkeernormen en de toepassing van de parkeernormen zijn toe aan een herziening.

Ervaringen en belevingen

De inventarisatie bestond tevens uit het in beeld brengen van meningen en ervaringen van:

- Gemeentelijke medewerkers, die betrokken zijn bij de ontwikkeling en uitvoering van het parkeerbeleid.
- Deelnemers aan de klankbordgroep.
- Vertegenwoordigers van raadsfracties (raadsgesprek).

De gesprekken leverden onder andere de volgende aandachtspunten en thema's op:

- **Parkeerregulering:** is er aanleiding om deze nog uit te breiden en, blijven de parkeervergunningen en de bezoekersvergunningen gratis in de toekomst?
- **Recreatieverkeer:** rond de Loonse en Drunense Dui-
nen wordt chaotisch geparkeerd (bijvoorbeeld op de
locatie Roestelberg). Dat is lastig voor fietsers en kan
de doorgang voor hulpdiensten belemmeren.
- **Toegankelijkheid hulpdiensten:** bijvoorbeeld Aldrin-
straat, Willibrordusstraat, Ecliptica en bij drukke re-
creatiegebieden.
- **Toegankelijkheid voor voetgangers:** parkeren op
trottoir (waaronder bedrijfsbussen), wild parkeren
van fietsen.
- **Winkelcentra en voorzieningen:** locaties zoals het
Oranjeplein vrijhouden voor kort parkeren: geen re-
creatieverkeer en werknemers) en in en rond het
dorpshart Kaatsheuvel en parkeerplaatsen vrijhouden
voor bezoekers en bewoners.
- **Differentiatie:** het parkeerbeleid is niet altijd en voor
iedereen hetzelfde. Er zijn verschillende type gebie-
den (bijvoorbeeld centrumgebied, winkelomgeving,
woonbuurt, bedrijven), functies (bijvoorbeeld scho-
len, recreatie) en gebruikersgroepen (bijvoorbeeld
grote voertuigen, personen met een beperking, elek-
trische auto's, deelauto's). Dit kan tevens leiden tot
een parkeerbeleid dat tijdsafhankelijk is (zoals het
parkeren voor vergunninghouders).

Bijlage 3: uitgangspunten (vastgesteld 29 september 2015)

Woonomgeving

Prioriteiten stellen voor het uitbreiden van parkeercapaciteit in woonbuurten (interne oorzaak)

Er is geen parkeerprobleem in de woonomgeving als er binnen een loopafstand van 100 m tot de woning nog voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn. In het geval van een hoge parkeerdruk in de avond en/of nacht (door het autobezit van de bewoners zelf) ligt er mogelijk wel een rol voor ons als:

1. De toegankelijkheid van hulpdiensten en de veiligheid van personen in het geding is. De oplossingsrichtingen liggen primair op het vlak van handhaving en fysieke maatregelen.
2. De parkeerdruk hoog is, het parkeeraanbod laag en de loopafstand groter wordt dan ongeveer 100 meter. In het parkeerbeleid wordt, op basis van 'spelregels', aangegeven wat de grootste probleemgebieden zijn. Daar staat tegenover dat gebieden met een hoge parkeerdruk maar tevens met een hoog parkeeraanbod geen urgentie voor een gemeentelijke aanpak hebben.

Als één van de problemen wordt geconstateerd, is een oplossing wenselijk. Dit hoeft echter niet altijd een uitbreiding van de parkeercapaciteit te zijn. De parkeerbehoefte fluctueert namelijk ook in de loop der jaren afhankelijk van de demografische opbouw van een wijk. Bij het stellen van prioriteiten wordt ook op de benuttingsmogelijkheden gelet (zoals meer gebruik van de eigen parkeervoorzieningen, exclusieve opritten, wel of juist niet toestaan van parkeren in eigen voortuin in samenhang met straatbeeld en de noodzaak voor een uitrit). Voor woningen wordt gedefinieerd wanneer er sprake is van een eigen parkeervoorziening en of deze voor gebruik in aanmerking komt (bijvoorbeeld parkeergarages, carports). Oplossingsrichtingen zullen altijd moeten worden getoetst op hun haalbaarheid (ruimtelijk, financieel, termijn en draagvlak).

In het geval van groot onderhoud en herinrichting van straten wordt, voor zover mogelijk, werk-met-werk gemaakt. Dan wordt beoordeeld of de parkeersituatie kan worden verbeterd. In alle gevallen wordt ook een afweging gemaakt wat betreft het aanbod van groen- en speelvoorzieningen en het gewenste straatbeeld.

Parkeerregulering uitbreiden alleen als het niet anders kan en binnen financiële grenzen

Uitbreiding van parkeerregulering is een optie als een hoge parkeerdruk in een woonwijk wordt veroorzaakt door uitwijkgedrag (werknemers of bezoekers) of door werknemers in het gebied zelf en er geen andere haalbare en robuuste oplossingen zijn om dit probleem op te lossen. In het parkeerbeleid wordt (objectief en meetbaar) gedefinieerd wanneer er sprake is van overlast. Voor uitbreiding van parkeerregulering moet er draagvlak zijn bij de bewoners. Bij uitbreiding van parkeerregulering zal het kostenniveau voor de gemeente stijgen. Wij hanteren daarbij de volgende financiële uitgangspunten:

- Er wordt geen betaald parkeren ingevoerd.
- De kosten worden 'verdeeld' over alle inwoners (dekking uit de Algemene Middelen).
- De stijging van het kostenniveau kan aanleiding zijn om voor bepaalde producten een financiële vergoeding in rekening te brengen (bijvoorbeeld in het geval van meer dan 2 vergunningen (op kenteken) per adres of frequente mutaties).

Centrum- en winkelgebieden

Prioriteit voor bewoners en bezoekers in centrum- en winkelgebieden in het geval van een hoge parkeerdruk (overdag)

- Als er op bepaalde momenten een tekort aan parkeerplaatsen is, wordt prioriteit gegeven aan het gebruiken van de beschikbare parkeercapaciteit door bewoners (leefbaarheid) en bezoekers (klanten, economisch functioneren) en niet aan de werknemers.
- Er wordt gezorgd voor goede fietsparkeermogelijkheden voor bezoekers. In bestaande en nieuwe situaties zorgen we voor een evenwichtige verdeling van de parkeerplaatsen voor auto's en fietsen. Dat doen we op basis van de verhouding van de parkeernormen voor de auto en de fiets (zie module 6, parkeernormen auto en parkeernormen fiets).
- Parkeervrije of parkeerarme winkelstraten behoren tot de mogelijkheden. Wij beoordelen dit, mede op basis van wensen van ondernemers en op de parkeerbalans in en rond de winkelstraat (blijft er in de directe omgeving voldoende aanbod?).
- Er worden alternatieven in beeld gebracht voor de werknemers zoals: minder autogebruik, stimuleren

fietsgebruik, parkeren op een andere locatie of als het niet anders kan het invoeren van parkeerregulering of het uitbreiden van parkeervoorzieningen. Voor de uitvoering van één of meerdere alternatieven is samenwerking met de werkgevers noodzakelijk.

Bedrijvenlocaties

Het oplossen van een parkeerprobleem (hoge parkeerdruk) op bedrijvenlocaties is primair een verantwoordelijkheid voor de bedrijven.

- De bedrijven kunnen samen zorgen voor een optimale benutting van hun totale parkeercapaciteit en het beperken van de parkeervraag.
- In het geval van het toepassen van mobiliteitsmanagement kunnen wij een samenwerkingspartner zijn.
- Wij spelen eventueel wel een rol in het geval er parkeeroverlast in omliggende woonbuurten ontstaat (uitwijkgedrag, zie module 2, hoge parkeerdruk door uitwijkgedrag)

Fietsparkeren

Wij blijven het gebruik van de fiets stimuleren door een goed en voldoende aanbod van fietsparkeervoorzieningen.

- Rondom voorzieningen en attractiepunten wordt het aanbod van kwalitatief goede fietsparkeermogelijkheden afgestemd op de vraag. Het gaat dan vooral om winkelveorzieningen, haltes van het openbaar vervoer, natuurgebieden en andere voorzieningen, die veel door fietsers worden gebruikt.
- De fietsparkeervoorzieningen voldoen aan de kwaliteitseisen 'FietsParkeur' (met uitzondering van de zogenaamde 'nietjes') en er wordt rekening gehouden met de toenemende diversiteit van fietsen.
- Daarnaast wordt ingezet op het opruimen van weesfietsen, diefstalpreventie en handhaving op locaties waar voldoende aanbod is en waar sprake is van 'parkeerchaos' of hinderlijk parkeren.
- Bij het verstrekken van omgevingsvergunningen wordt een parkeereis voor het fietsparkeren opgenomen.

Parkeernormen

Het toepassen van parkeernormen wordt flexibeler

- Meer flexibiliteit is mogelijk door het benutten van eventuele bestaande restcapaciteit, soepelere regels voor mini-bouwplannen, afkoopmogelijkheden bij ruimtelijke problemen (parkeren op eigen terrein) die wel door ons (in het openbare gebied) kunnen worden opgelost.
- Bij 'mini-bouwplannen' (bijvoorbeeld parkeereis < 5 parkeerplaatsen) spelen meerdere zaken een rol: de realistische mogelijkheid om parkeren op eigen terrein te realiseren, het 'eerlijk' verdelen van de bestaande openbare parkeercapaciteit, een vrijstellingsmogelijkheid of de mogelijkheid van betalen van een realistisch afkoopbedrag en de wijze waarop dat besteed kan worden.
- Voor het verlenen van een omgevingsvergunning wordt in het vervolg naast een parkeereis voor auto's ook een parkeereis voor fietsen gehanteerd.
- Wij streven vanuit economisch oogpunt naar het vergroten van het aantal overnachtingsaccommodaties (zoals Bed & Breakfast). Voor de parkeereis van deze voorzieningen geldt tevens het uitgangspunt dat parkeren opgelost moet worden op eigen terrein. Er zijn echter, zoals ook bij andere ontwikkelingen, situaties mogelijk waarin dat ruimtelijk en/of financieel niet realistisch uitvoerbaar is. Dat houdt in het vervolg niet automatisch een afwijzing van de vergunning in. Er wordt in het parkeerbeleid voor verschillende gebieden aangegeven wanneer een ontheffing mogelijk is en hoeveel ontheffingen maximaal verleend kunnen worden. In de te onderscheiden gebieden wordt de toetsing dan meer uniform en minder afhankelijk van hele specifieke parkeeromstandigheden in de omliggende straat. Dit ontheffingenbeleid wordt opgesteld en toegepast voor meerdere functies.
- Voor een duurzame oplossing van het toepassen van de parkeernormen en het uitvoeren van de parkeereis, wordt gedefinieerd wat wordt verstaan onder 'parkeren op eigen terrein' (inclusief de handhaving).
- Voor grote publiekstrekkingen zoals de Efteling en multifunctionele locaties (centra) wordt een parkeerplan opgesteld samen met belanghebbenden en ontwikkelaars. Een dergelijk parkeerplan moet door ons worden goedgekeurd en wordt dan het toetsingskader voor het verlenen van omgevingsvergunningen.

Parkeergedrag en handhaving

Rondom de basisscholen wordt uitgegaan van, een juist gebruik van de parkeervoorzieningen, gedragsverandering en handhaving.

Per basisschool worden 'parkeerprojecten' uitgevoerd. Deze bestaan uit de volgende elementen: gedragsverandering (parkeergedrag, meer gebruik van fiets en lopen), uitbreiden van de stallingsvoorzieningen als dat nodig is, Kiss & Ride voorzieningen en als nodig parkeerverboden (als nodig ondersteund door inrichtingsmaatregelen) rondom de scholen en handhaving (door politie of de gemeentelijke handhavers van 'Toezicht en Veiligheid') als daar aanleiding toe is.

Periodiek benoemen van speerpunten voor de handhaving.

De speerpunten (actuele problemen) voor de handhaving worden opgesteld op basis van: overleg met het gehandicaptenplatform (obstakelvrije looproutes), de hulpdiensten (toegankelijkheid straten), de schoolomgeving (bestuur, ouders) en klachten (onveilig parkeren, hinderlijk parkeren, voor uitritten parkeren, parkeren op het trottoir door onder andere bestelbussen).

Indien nodig vinden aanpassingen plaats van de APV, de wegsleepverordening en het uitrittenbeleid.

Doelgroepen en voertuigen

Voor specifieke gebruikersgroepen en locaties is specifiek beleid op maat nodig.

- Personen met een beperking: de aanleg en kosten voor een gehandicaptenparkeerplaats (exclusief op kenteken), het aanbod van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen (bij voorzieningen en winkels), de gehandicaptenparkeerkaart en de kosten.
- Vrachtwagens: parkeerverboden en voorzieningen.
- Elektrische voertuigen: beleid op het gebied van laadpalen en toekomstige ontwikkelingen.
- De Efteling: bij uitbreiding is een parkeerplan nodig en worden parkeereisen (auto en fiets) gesteld in de omgevingsvergunning (zie module 6, vrijstellingen parkeereis auto). Uitwijkgedrag kan aanleiding zijn voor specifieke maatregelen (zoals uitbreiden parkeerregulering, handhaving en of onderlinge afspraken (zie module 2, hoge parkeerdruk door uitwijkgedrag).
- Natuurgebieden: een combinatie van aanbod, inrichting, communicatie en informatie en handhaving (zie module 7, natuur- en recreatiegebieden).

Knelpunten benoemen ten gevolge van het parkeren van bestelbussen

Voor bestelbussen wordt een toetsingscriterium opgesteld. Dit toetsingscriterium (met als ingrediënten parkeercapaciteit, belemmering uitzicht en wegnemen

daglicht), geeft aan wanneer er sprake is van een probleemsituatie en of er aanleiding is om in samenwerking met de eigenaren van de bestelbussen tot een mogelijke oplossing te komen (veilige alternatieven).

Bijlage 4: parkeergegevens



Parkeerdruk in de nacht in Loon op Zand



Parkeerdruk in de nacht in Kaatsheuvel



Parkeerdruk in de nacht in De Moer

Parkeeronderzoek

In 2014 is in de gemeente Loon op Zand een parkeeronderzoek uitgevoerd. De parkeerdruk in de nacht is gemeten. In de nacht wordt de parkeerdruk veroorzaakt door het autobezit van bewoners. In het dorpshart van Kaatsheuvel en Loon op Zand zijn tevens parkeertellingen uitgevoerd op vrijdag en zaterdag overdag. De parkeerdruk wisselt sterk per locatie: van laag (ruimte genoeg) tot (over)vol.

De gemeente Loon op Zand heeft 23.080 inwoners, 9.475 huishoudens hebben 11.830 auto's in bezit. Het aantal personenauto's per huishouden bedraagt 1,2.

De parkeergegevens worden periodiek (per 3-4 jaar) geactualiseerd.

	<50%
	50-70%
	70-80%
	80-90%
	90 - >100%

