

Nota Parkeernormen Rucphen

2017



Nota Parkeernormen 2017

Vastgesteld door burgemeester en wethouders d.d.

Vastgesteld door de raad d.d.

Gepubliceerd d.d.

INHOUD

1. INLEIDING

- 1.1 Wijziging in wet- en regelgeving
- 1.2 Ruimtelijke ontwikkelingen
- 1.3 Toekomstig autobezit
- 1.4 Terugblik Nota Parkeernormen 2010

2. DOEL /UITGANGSPUNTEN

- 2.1 Doel
- 2.2 Uitgangspunten van de Nota Parkeernormen 2017
- 2.3 Visie parkeernormering
 - 2.3.1 Bereikbaarheidskenmerken van de locatie
 - 2.3.2 Mobiliteitskenmerken van de locatie
 - 2.3.3 Gemeentelijk beleid
 - 2.3.3.1 Algemeen
 - 2.3.3.2 Vragend en sturend parkeerbeleid
 - 2.3.3.3 Parkeerbalans
 - 2.3.3.4 Meervoudig gebruik
 - 2.3.3.5 Herstructurering
 - 2.3.3.6 Garages / opritten

3. PLANVORMING

- 3.1 Instrumenten ruimtelijke ontwikkeling
- 3.2 Organisatie

4. PARKEERMANAGEMENT

- 4.1 Overige instrumenten
- 4.2 Parkeerfonds
- 4.3 Betaald parkeren
- 4.4 Parkeerzones / Parkeervergunningen

5. KENCIJFERS PARKEREN EN VERKEERSGENERATIE

- 5.1 Algemeen
- 5.2 Hoofdgroep Wonen
- 5.3 Hoofdgroep Werken
- 5.4 Hoofdgroep Winkelen en boodschappen
- 5.5 Hoofdgroep Sport, cultuur en ontspanning
- 5.6 Hoofdgroep Horeca en (verblijf)recreatie
- 5.7 Hoofdgroep Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen
- 5.8 Hoofdgroep Onderwijs

6. BEGRIPPEN / DEFINITIES

BIJLAGEN

1. INLEIDING

Op 5 oktober 2010 is de Nota Parkeernormen vastgesteld. Nu 6 jaar verder is het noodzakelijk deze nota te actualiseren. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op wijzigingen in wet- en regelgeving, ruimtelijke ontwikkelingen en toekomstig autobezit. In de laatste paragraaf wordt kort teruggekeken naar de werking van de huidige Nota Parkeernormen 2010.

1.1 Wijziging in wet- en regelgeving

In 2008 is de nieuwe Wet ruimtelijke ordening inwerking getreden. Tegelijk is de Woningwet, waarop de bouwverordening is gebaseerd, gewijzigd. Op grond van de nieuwe Woningwet mogen in de bouwverordening geen stedenbouwkundige voorschriften meer worden opgenomen. De bouwverordening mag dus ook geen parkeervoorschriften bevatten.

Om parkeernormen te definiëren zonder alles in ieder bestemmingsplan te beschrijven, is het vaststellen van een Nota Parkeernormen wenselijk. In de bestemmingsplannen kan dan naar de Nota Parkeernormen 2017 worden verwezen. De Nota Parkeernormen 2017 is gebaseerd op de nieuwe CROW- publicatie nr. 317 "Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie".

1.2 Ruimtelijke ontwikkelingen

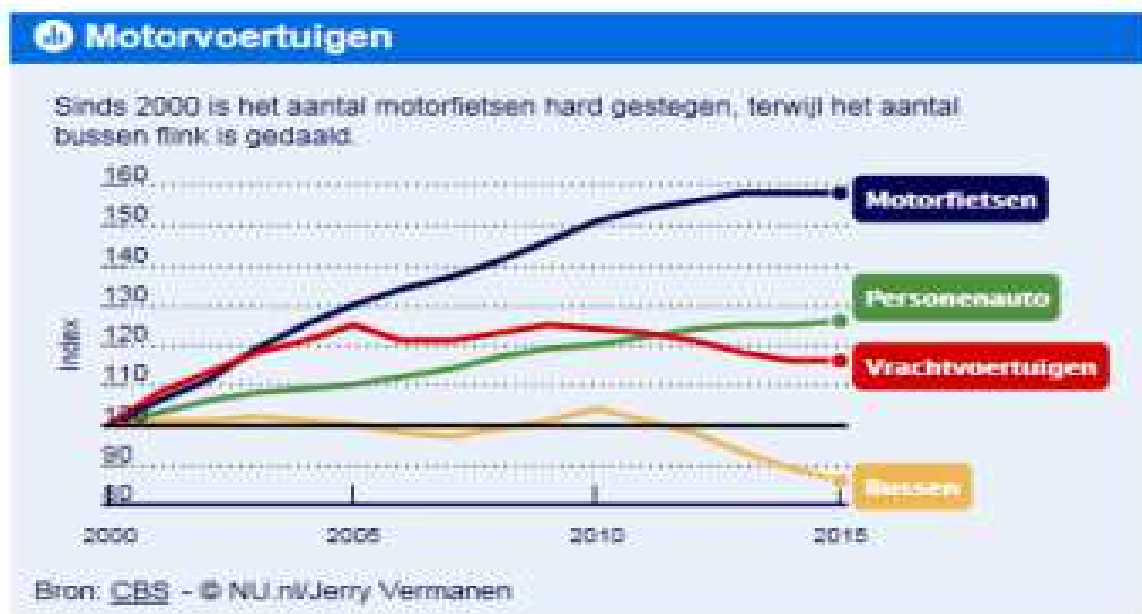
Binnen de gemeente Rucphen staan tal van ruimtelijke ontwikkelingen met name in of in de nabijheid van de bebouwde kommen te gebeuren. Het realiseren van deze extra ruimtelijke ontwikkelingen leidt vaak tot verdichting van de openbare ruimte, extra verkeer op de bestaande wegen en ook extra parkeerdruk.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

1.3 Toekomstig autobezit

Volgens het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) bedraagt het aantal personenauto's in Nederland bijna acht miljoen. Vijftien jaar geleden was dit nog iets meer dan 6,3 miljoen. De toename is niet alleen veroorzaakt door de bevolkingsgroei. Ouderen blijven langer autorijden en meer vrouwen werken buiten de deur waardoor het autobezit is toegenomen. Bovendien is het meer vanzelfsprekend geworden om een auto te hebben en heeft bijna een kwart van de huishoudens er zelfs twee of meer.

De helft van de volwassenen bezit een auto. Voor jongeren onder de 25 jaar is dat een op de vijf, minder dan voorheen. Dit komt doordat zij vaker in de stad wonen, waar ze zich met de fiets en het openbaar vervoer kunnen redden. Ook in andere Europese landen daalt het autobezit onder jongeren.

Fig. 1 Ontwikkeling vervoersmiddelen



1.4 Terugblik Nota Parkeernormen 2010

De Nota Parkeernormen 2010 is indertijd vastgesteld voor het bepalen van de parkeervraag van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Ondanks dit uitgangspunt is toch enkele malen getracht de parkeerbalans van de huidige functies in een bepaald gebied op te stellen. Gebleken is dat de Nota Parkeernormen 2010 hiervoor niet geschikt is, maar een parkeeronderzoek ter plaatse is hiervoor de juiste methodiek.

In de Nota Parkeernormen 2017 is opgenomen dat 10% mag worden afgeweken van de parkeernormen. Ervaring leert ons dat projectontwikkelaars deze 10% al meenemen in het ontwerp van de ruimtelijke ontwikkeling. Dit is niet een gewenste situatie. Uitgangspunt moet zijn dat bij een ruimtelijke ontwikkeling wordt voldaan aan de parkeernormen en dat bij uitzondering de 10% regeling kan worden toegepast.

De dorpen St. Willebrord, Rucphen en Sprundel zijn verdeeld in de gebieden 'centrum' en 'schil/overloopgebied'. Op kaarten van de huidige Nota Parkeernormen is bepaald dat de grens van het centrumgebied is gelegen 200 meter aan alle zijden van de winkelcentra c.q. winkelstraten. Bij het uitvoeren van een parkeeronderzoek stelt de nieuwe CROW-richtlijn dat een afstand van 150 meter acceptabel is. In de nieuwe Nota is dan ook deze afstand opgenomen.

Gebleken is dat niet alle situaties in een Nota Parkeernormen 2010 zijn beschreven c.q. te reguleren. Ook in de Nota Parkeernormen 2017 is dit niet het geval. Daarom is het van belang dat er maatwerk kan worden geleverd wanneer de ruimtelijke ontwikkeling hierom vraagt. Burgemeester en wethouders hebben in de nieuw Nota Parkeernormen 2017 de bevoegdheid gekregen om -indien de situatie hierom vraagt- gemotiveerd van de kentallen- af te wijken.

2. DOEL / UITGANGSPUNTEN

2.1 Doel

Het doel van de Nota Parkeernormen 2017 kan als volgt worden geformuleerd.

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

Hierbij dienen de volgende aandachtspunten in ogenschouw te worden genomen.

- A. De Nota is bedoeld als normenkader van de gemeente. De Nota moet worden gebruikt als kader voor de externe partijen (projectontwikkelaars, adviesbureaus, woningbouwverenigingen, -corporaties, makelaars e.d.) en door de gemeente zelf.
- B. In de Nota worden voor de gehele gemeente parkeernormen opgenomen.
- C. De Nota is van toepassing op toekomstige ruimtelijke plannen en projecten in de gemeente en niet voor bestaande situaties.

2.2 Uitgangspunten van de Nota Parkeernormen 2017

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

1. het vaststellen van parkeernormen levert een bijdrage aan de leefbaarheid in de gemeente. Het gaat hierbij met name om de kwaliteit van de openbare ruimte;
2. de Nota Parkeernormen 2017 levert een bijdrage aan de economische vitaliteit van de gemeente. Parkeren vormt immers een belangrijke schakel in de totale bereikbaarheid van de gemeente;
3. de Nota Parkeernormen 2017 speelt in op de toekomstige ontwikkeling, zodat duurzaamheid is gewaarborgd;
4. De Nota Parkeernormen 2017 kent een algemene strekking. Dit betekent dat de Nota niet in alle gevallen direct van toepassing is omdat in specifieke gevallen maatwerk noodzakelijk en wenselijk is. In deze gevallen hebben burgemeester en wethouders de bevoegdheid gemotiveerd maar in de geest van de Nota te handelen.

2.3 Visie parkeernormering

Zoals al onder par. 1.1 is gesteld, is de basis van de Nota gevonden in de door het CROW (kennis centrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur) in oktober 2012 uitgegeven publicatie 317 over Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie. Bij de actualisatie van deze kencijfers zijn de systematieken van de totstandkoming op elkaar afgestemd. Dit heeft onder andere tot gevolg dat voor meer voorzieningen parkeercijfers worden aangeboden en dat voor de kencijfers verkeersgeneratie onderscheid wordt gemaakt naar stedelijkheidsgraad. Hiermee wordt meer differentiatie aangeboden dan voorheen. Deze differentiatie leidt tot meer keuzemogelijkheden en daarmee tot een betere aansluiting op de dagelijkse praktijk die erg divers is.

Bij het gebruik van de parkeerkencijfers en de kencijfers verkeersgeneratie moet rekening worden gehouden met :

1. de bereikbaarheidskenmerken van de locatie;
2. mobiliteitskenmerken van de gebruikers/ bezoekers van de functie; en
3. het gemeentelijk parkeerbeleid.

2.3.1 Bereikbaarheidskenmerken van de locatie

De vraag naar parkeerplaatsen en de omvang van de verkeersgeneratie wordt bepaald door:

- de locatie van de functie;
- het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen.

Uit landelijke studies blijkt dat functies in het centrum resulteren in een lagere parkeervraag en een lagere verkeersgeneratie dan functies van dezelfde aard elders in de bebouwde kom.

In onze gemeente is de kwaliteit van de alternatieve vervoerswijzen (openbaar vervoer) beperkt. Naast twee buurtbusregelingen die vooral gericht zijn op het vervoer van en naar Roosendaal, rijdt de dienstregeling bus 312. Deze dienstregeling is gericht op het vervoer Breda – Roosendaal v.v.

De publicatie maakt onderscheid in soorten gebieden, te weten: zeer sterk stedelijk, sterk stedelijk, matig stedelijk, weinig stedelijk en niet-stedelijk. Geconcludeerd is dat bij bepaalde functies de parkeervraag bij weinig tot niet-stedelijke gebieden groter is dan bij zeer sterk, sterk en matig stedelijke gebieden. In tabel 2.1 is aangegeven tot welke stedelijkheidsgraad onze dorpskernen behoren.

Tabel 2.1 Indeling stedelijkheidsgraad

Type gebied	Omgevingadressendichtheid (adressen per km ²)	Stedelijkheidsgraad
Zeer sterk stedelijk	> 2.500	
Sterk stedelijk	1.500 – 2.500	
Matig stedelijk	1.000 – 1.500	
Weinig stedelijk	500 – 1.000	St. Willebrord, Rucphen, Sprundel
Niet-stedelijk	< 500	Zegge, Schijf

Deze indeling in stedelijkheidsgraad is aanleiding geweest om voor de parkeercijfers ook onderscheid te maken naar centrum, schil/overloopgebied en rest bebouwde kom. Gelet op de omvang van onze dorpen is de indeling van de kernen in de drie zones: centrum, schil/overloopgebied, rest bebouwde kom niet toepasbaar. Voor St. Willebrord, Rucphen en Sprundel kan volstaan worden met de twee deling "centrum en schil/overloopgebied". Voor de kernen Schijf en Zegge alsmede voor de Nijverhei kan vanwege de omvang worden volstaan met de zone "centrum".

Tabel 2.2 Zones per kern

Zones per dorpskern	
St. Willebrord	Gebiedsbeschrijving
Centrum	Dorpsstraat vanaf De Gagelrijzen tot Pastoor Bastiaansensingel alsmede aan beide zijde 200 meter achtergebied.
Schil/Overloopgebied	Overig deel bebouwde kom Sint Willebrord
Rucphen	
Centrum	Raadhuisplein, Raadhuisstraat alsmede 200 meter directe omgeving
Schil/Overloopgebied	Overig deel bebouwde kom Rucphen
Sprundel	
Centrum	Sint Janstraat, Neerhof alsmede 200 meter achtergebied Sint Janstraat
Schil/Overloopgebied	Overig deel bebouwde kom Sprundel
Zegge	
Centrum	De gehele bebouwde kom Zegge
Schijf	
Centrum	De gehele bebouwde kom Schijf
Nijverhei	
Centrum	Het gehele bedrijventerrein

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

2.3.2 Mobiliteitskenmerken van de gebruikers/bezoekers van de functie

Mobiliteitskenmerken van (potentiële) gebruikers van functies kunnen invloed hebben op de bepaling van het aantal parkeerplaatsen en de verkeersgeneratie. Hierbij moet bijv. gedacht worden aan een bedrijf dat zijn personeel een abonnement geeft voor het openbaar vervoer, zodat er minder autoverplaatsingen plaatsvinden en er minder parkeerplaatsen nodig zijn. Bij voorzieningen voor studenten (OV-kaart) is een dergelijke situatie ook aan de orde. Het gaat hierbij vaak om specifieke situaties waarvoor de kencijfers van geval tot geval moeten worden geïnterpreteerd.

2.3.3 Gemeentelijk beleid

2.3.3.1 Algemeen

Uitgangspunt van de Nota Parkeernormen 2017 is dat de gemiddelde parkeernorm wordt gehanteerd. Omdat er nagenoeg geen verschillen bestaan in de gemiddelde parkeernormen per gebiedstype "weinig stedelijk" en "niet-stedelijk" is in nota per functie één gemiddelde parkeernorm opgenomen. De gemiddelde parkeernorm per gebied / per functie is in de gemeente Rucphen de vereiste parkeernorm.

2.3.3.2 Vraagvolgend en sturend parkeerbeleid

Van vraagvolgend parkeerbeleid is sprake, wanneer aan de vrije vraag naar parkeerruimte volledig wordt voldaan. De parkeerplaatsen worden op de juiste locatie aangelegd (daar waar er behoefte aan is) en er is een ongestuurde verdeling van de beschikbare parkeerplaatsen.

Het sturend parkeerbeleid is doorgaans gericht op het beperken van het niet noodzakelijke autogebruik of het aanbieden van parkeerplaatsen op locaties die daarvoor beter geschikt zijn, maar vaak verder van de eindbestemming zijn gelegen. Een sturend beleid bevordert het selectief gebruik van de auto en beperkt hiermee de groei van de automobiliteit ten gunste van de leefbaarheid. Een sturend beleid leidt tot een lagere verkeersgeneratie dan een vraagvolgend parkeerbeleid.

Binnen onze gemeente worden beide beleidsuitgangspunten gehanteerd.

Van het vraagvolgend parkeerbeleid wordt gebruik gemaakt indien een initiatiefnemer van een project moet voldoen aan de parkeernormen binnen het gebied van het project.

Het realiseren van lagere parkeernormen dan de gemiddelde norm, wordt met het oog op het afwentelen van parkeerproblemen op de openbare weg - in principe - niet toegestaan. Afwijking van maximaal 10% van de gemiddelde parkeernorm is bij uitzondering mogelijk.

Indien het niet mogelijk is om op het perceel waar de ontwikkeling plaatsvindt de gemiddelde parkeernorm minus 10% te behalen, kunnen burgemeester en wethouders besluiten af te wijken van de gemiddelde parkeernorm. De initiatiefnemer moet dan wel door middel van een verkeerskundig onderzoek aantonen dat nu en in de toekomst in openbare ruimte in de directe omgeving van de functie (maximaal 150 meter) voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is om in de parkeervraag te kunnen voorzien (parkeerbalans). In deze afweging speelt het effect op de kwaliteit van het openbare gebied in relatie tot het eventueel aanleggen van extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte een grote rol.

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

2.3.3.3. Parkeerbalans

Met een parkeerbalans wordt onderzocht of een gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen mogelijk is. Vaak blijkt dat het niet noodzakelijk is om in een gebied de som van de vraag naar parkeerplaatsen van de afzonderlijke functie aan te leggen, maar slechts een deel ervan.

De mogelijkheid tot gecombineerd gebruik binnen een gebied hangt af van de mate van openbaarheid en de locatie van de parkeervoorzieningen en de loopafstand naar de bestemming. Indien uit de parkeerbalans blijkt dat er voldoende parkeercapaciteit is gelegen in

de openbare ruimte, is de initiatiefnemer/projectontwikkelaar aan de gemeente een vergoeding verschuldigd voor het gebruik van deze parkeercapaciteit. De hoogte van deze vergoeding bedraagt 100% van de aanleg- en onderhoudskosten van de parkeervoorzieningen.

De opgenomen parkeerkencijfers en aanwezigheidspercentages geven indicatief de omvang aan van het benodigd aantal parkeerplaatsen. Elke functie en elk gebied heeft zijn eigen karakter en omstandigheden. De gebruiker dient zich daarom vooraf goed in te leven in de kenmerken van de functies en het gebied voordat hij de kencijfers en aanwezigheidspercentages toepast. Een parkeeronderzoek kan nauwkeuriger inzicht te geven in lokale omstandigheden en in de te hanteren kencijfers. Bij parkeerplaatsen voor doelgroepen, zoals gereserveerde gehandicaptenparkeerplaatsen, E-laadpunten, taxiparkeerplaatsen e.d., wordt gerekend met het kencijfer 0,2 per doelgroepparkeerplaats. De parkeerbalans c.q. het parkeeronderzoek moet door een verkeerskundig bureau te worden uitgevoerd.

2.3.3.4 Meervoudig gebruik

Bij meervoudig gebruik van parkeerplaatsen kan door de gemeente vrijstelling van de parkeerkencijfers worden verleend. Onder meervoudig gebruik wordt verstaan: meerdere functies maken op verschillende momenten gebruik van dezelfde parkeerplaatsen. Het meervoudig gebruik wordt berekend op basis van aanwezigheidspercentages. In onderstaande tabel 2.3 zijn de aanwezigheidspercentages vermeld.

Tabel 2.3 Aanwezigheidspercentages

Aanwezigheidspercentages								
	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop-avond	Werkdag nacht	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
Kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
Com. Dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%
Grootschalige Detailhandel	30%	60%	75%	80%	0%	100%	0%	0%
Supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	100%
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
Sportfuncties Buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
Bioscoop/theater/podium/enz.	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
Soc. Medisch : Arts/maatschap Therapeut/consultatiebur.	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
Verpleeg-/zorgtehuis/aanleunwoning/verzorgingsflat	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
Ziekenhuis Patiënten en bezoekers	60%	100%	60%	60%	5%	60%	60%	60%
Medewerkers Ziekenhuis	75%	100%	40%	40%	25%	40%	40%	40%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%

2.3.3.5 Herstructurering

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

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

2.3.3.6 Garages / opritten

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

Tabel 2.4 Omrekentabel garages / opritten

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

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

3. PLANVORMING

3.1 Instrumenten ruimtelijke ontwikkeling

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

1. Nota Parkeernormen, (na vaststelling door de raad);
2. bestemmingsplan;
3. projectbesluit.

Ad 1. Nota Parkeernormen 2017

Na vaststelling van deze Nota Parkeernormen 2017 zijn de hierin beschreven parkeernormen voor de gemeente Rucphen van toepassing op alle toekomstige ruimtelijke plannen en projecten.

Ad 2/3. Bestemmingsplan en projectbesluiten

Na vaststelling van de Nota Parkeernormen kan in bestemmingsplannen verwezen worden naar deze parkeernormen. Op grond van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening is het niet meer mogelijk deze normen enkel in een beleidsnota op te nemen.

4. PARKEERMANAGEMENT

4.1 Overige instrumenten

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

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

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

4.2. Parkeerfonds

Bij ontwikkelingen in en nabij winkelconcentratiegebieden komt het voor dat de benodigde extra parkeercapaciteit niet te realiseren is vanwege ruimtegebrek. De mogelijkheid bestaat dan om een zogenaamd Parkeerfonds op te richten. Door een overeen te komen bijdrage te storten in dit fonds kan de initiatiefnemer zijn verplichtingen met betrekking tot het realiseren van voldoende parkeercapaciteit "afkopen". De gemeente is verplicht de ingelegde gelden te besteden aan parkeervoorzieningen binnen een straal van ± 750 m. Door parkeervoorzieningen te realiseren, verder van het ontwikkelingsgebied gelegen, is het toch goed mogelijk de parkeerdruk in het ontwikkelingsgebied positief te beïnvloeden waardoor de parkeerdruk c.q. overlast beperkt blijft.

De ruimtelijke invulling van onze dorpskernen is zodanig dat er niet voldoende openbare ruimte aanwezig is voor het realiseren van parkeervoorzieningen zonder dat daardoor de leefbaarheid wordt geschaad. Wel kan bij toekomstige reconstructies rekening worden gehouden met extra parkeervoorzieningen, die (deels) worden bekostigd uit het Parkeerfonds. Indien uit de parkeerbalans blijkt dat er voldoende parkeercapaciteit is gelegen in de openbare ruimte, is de initiatiefnemer/projectontwikkelaar aan de gemeente een vergoeding verschuldigd voor het gebruik van deze parkeercapaciteit. De hoogte van deze vergoeding bedraagt 100% van de aanleg- en onderhoudskosten van de parkeervoorzieningen (zie ook 2.3.3.3).

Conclusie

De ruimtelijke structuur van onze dorpen in ogenschouw genomen is het instellen van een Parkeerfonds voor onze gemeente slechts een adequate oplossing voor het gedeeltelijk oplossen van de parkeerproblematiek bij ontwikkelingen. Alleen wanneer er sprake is van gebruik van bestaande parkeerplaatsen als een aanvulling op de parkeercapaciteit in het ontwikkelingsgebied kan deze parkeercapaciteit worden "afgekocht". Afdrachten van de vergoeding van 100% van de aanleg- onderhoudskosten plus grondopbrengst komen ten goede van het budget 'Beheer en onderhoud openbaar gebied'. Een apart Parkeerfonds is niet noodzakelijk. Er is dan sprake van maatwerk. Het algemene uitgangspunt is dat de benodigde parkeercapaciteit in of direct nabij het ontwikkelingsgebied moet worden gecreëerd.

4.3 Betaald parkeren

Een instrument om de parkeerdruk in bepaalde gebieden te beïnvloeden, is het instellen van betaald parkeren in winkelconcentratiegebieden. Met dit instrument wordt getracht het lang parkeren plaats te laten vinden in de omgeving van de winkelconcentratiegebieden en niet in de gebieden zelf. Hier bestaat het risico dat het lang parkeren zich gaat verplaatsen naar de nabije omgeving van de winkelstraten. Veelal is in deze omgeving geen sprake van een overschot aan parkeercapaciteit. Mogelijk kan de maatregel leiden tot een toename van het aantal korte verplaatsingen met de fiets. Indien dit instrument kan worden toegepast, kan het gerechtvaardigd zijn om lagere parkeernormen vast te stellen. Het instellen van betaald parkeren is een bevoegdheid van de raad. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd voor het aanwijzen van gebieden het betaald parkeren.

Conclusie

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

4.4 Parkeerzones / Parkeervergunningen

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

Indien er voldoende parkeercapaciteit aanwezig blijft voor lang parkeren dan is het niet nodig om voor de bewoners parkeervergunningen te verstrekken. Dit zal per situatie moeten worden beoordeeld.

Wel speelt de discussie over het parkeren in een gebied waar meerdere functies aanwezig zijn. Het komt in deze gebieden voor dat lang parkeerders de parkeercapaciteit gebruiken ten koste van kort parkeerders voor de detailhandel. De detailhandel is ermee gebaat dat de klanten zo kort mogelijk nabij de winkel kunnen parkeren.

Conclusie

In onze gemeente zijn er geen winkelconcentraties waar kort parkeren moet worden geregeld vanwege de hoge parkeerdruk. Indien er sprake is van hoge parkeerdruk dan is deze slechts tijdelijk en niet gedurende de gehele dag. Binnen een straal van 150 meter van de functies is altijd voldoende parkeergelegenheid aanwezig.

5. KENCIJFERS PARKEREN EN VERKEERSGENERATIE

5.1 Algemeen

De kencijfers "Parkeren" en kencijfers "Verkeersgeneratie" worden in 7 hoofdgroepen verdeeld:

- Wonen (5.2)
- Werken (5.3)
- Winkelen en boodschappen (5.4)
- Sport, cultuur en ontspanning (5.5)
- Horeca en (verblijfs)recreatie (5.6)
- Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen (5.7)
- Onderwijs (5.7).

Elke hoofdgroep is weer verdeeld in verschillende functies. Zo is de bijv. hoofdgroep "werken" verdeeld in 5 functies.

Zoals al eerder is gesteld, wordt het gemiddelde van de minimale en maximale norm per gebied/ per functie gehanteerd. Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen de gebiedstypen "weinig stedelijk" en "niet-stedelijk", maar wel in "centrum" en "rest bebouwde kom" en "buitengebied". Geringe afwijkingen van de berekende parkeercapaciteit voor de ontwikkeling tot maximaal 10% zijn bij uitzondering mogelijk.

Omdat in de CROW-richtlijn bij de hoofdgroep 'Winkelen en boodschappen' bij het gebiedstype 'Centrum' geen parkeernormen zijn vermeld voor de functies: buurt- en dorpscentrum, wijkcentrum, kringloopwinkel, bouwmarkt, tuincentrum, groencentrum, wordt uitgegaan de gemiddelde normen die staan vermeld bij gebiedstype 'schil centrum'.

In deze Nota zijn tevens kencijfers opgenomen voor de verkeersgeneratie per functie CROW stelt hiermee terughoudend mee om te gaan. Het geeft een indicatie hoeveel verkeer een bepaalde functie kan aantrekken. Door een beeld te kunnen krijgen van de verkeersgeneratie is het bijvoorbeeld mogelijk te bepalen c.q. in te schatten of de omliggende infrastructuur (en niet alleen parkeren) toereikend is voor de ruimtelijke ontwikkeling.

5.2 HOOFDGROEP WONEN

Koop, vrijstaand (per woning)				Aandeel bezoekers
	Centrum	Overige bebouwde Kom	Buitengebied	
Parkeernorm (pp)	1,8	2,3	2,4	0,3 pp per woning
Verkeersgeneratie	7,9	8,2	8,2	

Koop, twee- onder- één- kap (per woning)				Aandeel bezoekers
	Centrum	Overige bebouwde Kom	Buitengebied	
Parkeernorm (pp)	1,7	2,2	2,2	0,3 pp per woning
Verkeersgeneratie	7,6	7,8	7,8	

Koop, tussen/hoek (per woning)				Aandeel bezoekers
	Centrum	Overige bebouwde Kom	Buitengebied	
Parkeernorm (pp)	1,5	2	2	0,3 pp per woning
Verkeersgeneratie	7,2	7,4	7,4	

Koop, etage duur (per woning)				Aandeel bezoekers
	Centrum	Overige bebouwde Kom	Buitengebied	
Parkeernorm (pp)	1,6	2,1	2,1	0,3 pp per woning
Verkeersgeneratie	7,2	7,4	7,4	

Koop, etage midden (per woning)				Aandeel bezoekers
	Centrum	Overige bebouwde Kom	Buitengebied	
Parkeernorm (pp)	1,4	1,9	1,9	0,3 pp per woning
Verkeersgeneratie	5,8	6	6	

Koop, etage goedkoop (per woning)				Aandeel bezoekers
	Centrum	Overige bebouwde Kom	Buitengebied	
Parkeernorm (pp)	1,3	1,6	1,6	0,3 pp per woning
Verkeersgeneratie	5,2	5,6	5,6	

Huurhuis, vrije sector (per woning)				Aandeel bezoekers
	Centrum	Overige bebouwde Kom	Buitengebied	
Parkeernorm (pp)	1,5	2	2	0,3 pp per woning
Verkeersgeneratie	7,2	7,4	7,4	

Huurhuis, sociale huur (per woning)				Aandeel bezoekers
	Centrum	Overige bebouwde Kom	Buitengebied	
Parkeernorm (pp)	1,3	1,6	1,6	0,3 pp per woning
Verkeersgeneratie	5,2	5,6	5,6	

Huur etage duur (per woning)				Aandeel bezoekers
	Centrum	Overige bebouwde Kom	Buitengebied	
Parkeernorm (pp)	1,4	1,9	1,9	0,3 pp per woning
Verkeersgeneratie	5,8	6	6	

Huur etage midden/goedkoop (per woning)				Aandeel bezoekers
	Centrum	Overige bebouwde Kom	Buitengebied	
Parkeernorm (pp)	1,1	1,4	1,4	0,3 pp per woning
Verkeersgeneratie	4,1	4,1	4,1	

Kamerverhuur, zelfstandig niet studenten (per kamer)				Aandeel bezoekers
	Centrum	Overige bebouwde Kom	Buitengebied	
Parkeernorm (pp)	0,55	0,7	0,7	0,2 pp per kamer
Verkeersgeneratie	1,65	2,1	2,1	

Aanleunwoning en serviceflat (per woning)				Aandeel bezoekers
	Centrum	Overige bebouwde Kom	Buitengebied	
Parkeernorm pp	1,05	1,2	1,2	0,3 pp per woning
Verkeersgeneratie	2,35	2,6	2,6	

5.3 HOOFDGROEP WERKEN

Kantoor zonder baliefunctie (per 100 m² bvo)				Aandeel bezoekers
	Centrum	Overige bebouwde kom	Buitengebied	
Parkeernorm pp	1,85	2,55	2,55	5%
Verkeersgeneratie	6,35	8,75	8,75	5%

Kantoor met baliefunctie / commerciële dienstverlening (per 100 m² bvo)				Aandeel bezoekers
	Centrum	Overige bebouwde kom	Buitengebied	
Parkeernorm pp	2,45	3,55	3,55	20%
Verkeersgeneratie	11,7	16,55	16,55	50%

Bedrijf arbeidsintensief / bezoekersextensief (industrie/laboratorium/werkplaats) (per 100 m² bvo)				Aandeel bezoekers
	Centrum	Overige bebouwde kom	Buitengebied	
Parkeernorm pp	1,55	2,35	2,35	5%
Verkeersgeneratie	7,15	10	10	5%

Bedrijf arbeidsextensief / bezoekersextensief (loods/opslag/transportbedrijf) (per 100 m² bvo)				Aantal bezoekers
	Centrum	Overige bebouwde kom	Buitengebied	
Parkeernorm pp	0,65	1,05	1,05	5%
Verkeersgeneratie	3,5	4,8	4,8	5%

Bedrijfsverzamelgebouw (per 100 m² bvo)				Aantal bezoekers
	Centrum	Overige bebouwde kom	Buitengebied	
Parkeernorm pp	1,35	1,95	1,95	
Verkeersgeneratie	5,65	7,85	7,85	

5.4 HOOFDGROEP WINKELN EN BOODSCHAPPEN

Buurtsupermarkt (per 100 m² bvo)				Aandeel bezoekers
	Centrum	Overige bebouwde kom	Buitengebied	
Parkeernorm pp	2,4	4,3	n.v.t.	89%
Verkeersgeneratie	61,55	110,8	n.v.t.	99%

Fullservice supermarkt / laag en middellaag prijsniveau (per 100 m²)				Aandeel bezoekers
	Centrum	Overige bebouwde kom	Buitengebied	
Parkeernorm pp	3,7	6,5	n.v.t.	93%
Verkeersgeneratie	77	134,7	n.v.t.	99%

Fullservice supermarkt / middelhoog en hoog prijsniveau (per 100 m²)				Aandeel bezoekers
	Centrum	Overige bebouwde kom	Buitengebied	
Parkeernorm pp	4,2	5,8	n.v.t.	93%
Verkeersgeneratie	87,9	120,9	n.v.t.	99%

Buurt- en dorpscentrum Rucphen, Sprundel en St. Willebrord (per 100 m² bvo)				Aandeel bezoekers
	Centrum	Overige bebouwde kom	Buitengebied	
Parkeernorm pp	3,3	4	n.v.t.	72%
Verkeersgeneratie	51,85	62,35	n.v.t.	94%

Wijkhuis klein Zegge en Schijf (per 100 m² bvo)				Aandeel bezoekers
	Centrum	Overige bebouwde kom	Buitengebied	
Parkeernorm pp	4,1	5	n.v.t.	76%
Verkeersgeneratie	54,85	67,15	n.v.t.	94%

Weekmarkt bij klein wijk-, buurt- en dorpscentrum (per m¹ kraam)				Aandeel bezoekers
	Centrum	Overige bebouwde kom	Buitengebied	
Parkeernorm pp	1,225*	1,225*	n.v.t.	85%

* Incl. 1 auto per standplaats achter de kraam

Kringloopwinkel (per 100 m ² bvo)				Aandeel bezoekers
	Centrum	Overige bebouwde kom	Buitengebied	
Parkeernorm pp	2,25	1,95	2,25	89%
Verkeersgeneratie	13,55	20,35	24,25	98%

Bruin- en witgoedzaken (per 100 m ² bvo)				Aandeel bezoekers
	Centrum	Overige bebouwde kom	Buitengebied	
Parkeernorm pp	4,05	8,15	9,25	92%
Verkeersgeneratie	49	97,95	111,4	99%

Woonwarenhuis/ woonwinkel (per 100 m ² bvo)				Aandeel bezoekers
	Centrum	Overige bebouwde kom	Buitengebied	
Parkeernorm pp	1,25	1,95	1,95	91%
Verkeersgeneratie	49	97,95	111,4	98%

Bouwmarkt (per 100 m ² bvo)				Aandeel bezoekers
	Centrum	Overige bebouwde kom	Buitengebied	
Parkeernorm pp	1,45	1,95	2,95	87%
Verkeersgeneratie	24,8	31,85	65,6	98%

Tuincentrum (per 100 m ² bvo)				Aandeel bezoekers
	Centrum	Overige bebouwde kom	Buitengebied	
Parkeernorm pp	2,35	2,65	2,85	89%
Verkeersgeneratie	13,7	15,55	16,55	98%

Groencentrum (per 100 m ² bvo)				Aandeel bezoekers
	Centrum	Overige bebouwde kom	Buitengebied	
Parkeernorm pp	2,35	2,65	2,85	89%
Verkeersgeneratie	11,65	13,2	14,05	98%

5.5 HOOFDGROEP SPORT, CULTUUR EN ONTSPANNING

Bibliotheek (per 100 m ² bvo)				Aandeel bezoekers
	Centrum	Overige bebouwde kom	Buitengebied	
Parkeernorm pp	0,45	1,15	1,35	97%
Verkeersgeneratie	4,6	10,6	12,9	99%

Museum (per 100 m ² bvo)				Aandeel bezoekers
	Centrum	Overige bebouwde kom	Buitengebied	
Parkeernorm pp	0,6	1,1	n.v.t.	95%

Bioscoop (per 100 m ² bvo)				Aandeel bezoekers
	Centrum	Overige bebouwde kom	Buitengebied	
Parkeernorm pp	3,2	11,2	13,7	94%
Verkeersgeneratie	5,1	18	20	95%

Filmtheater / Filmhuis (per 100 m ²)				Aandeel bezoekers
	Centrum	Overige bebouwde kom	Buitengebied	
Parkeernorm pp	2,6	7,9	8,9	97%
Verkeersgeneratie	7,1	21,3	26,8	98%

Theater/schouwburg (per 100 m ² bvo)				Aandeel bezoekers
	Centrum	Overige bebouwde kom	Buitengebied	
Parkeernorm pp	7,4	9,8	12	87%
Verkeersgeneratie	9,8	13,1	15,95	84%

Bowlingcentrum (per bowlingbaan)				Aandeel bezoekers
	Centrum	Overige bebouwde kom	Buitengebied	
Parkeernorm pp	1,6	2,2	2,8	89%
Verkeersgeneratie	9,5	16,4	16,4	94%

Biljart-/snookercentrum (per tafel)				Aandeel bezoekers
	Centrum	Overige bebouwde kom	Buitengebied	
Parkeernorm pp	0,85	1,05	1,75	87%
Verkeersgeneratie	6,4	9,85	12,4	94%

Dansstudio (per 100 m² bvo)				Aandeel bezoekers
	Centrum	Overige bebouwde kom	Buitengebied	
Parkeernorm pp	1,6	4,2	7,4	93%
Verkeersgeneratie	6,2	20,6	27,8	94%

Fitnessstudio/sportschool (per 100 m² bvo)				Aandeel bezoekers
	Centrum	Overige bebouwde kom	Buitengebied	
Parkeernorm pp	1,4	4,8	5,65	87%
Verkeersgeneratie	9,7	34,35	46,3	94%

Fitnesscentrum (per 100 m² bvo)				Aandeel bezoekers
	Centrum	Overige bebouwde kom	Buitengebied	
Parkeernorm pp	1,4	4,9	7,4	90%
Verkeersgeneratie	9,55	34,35	40,5	94%

Wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum) (per 100 m² bvo)				Aandeel bezoekers
	Centrum	Overige bebouwde kom	Buitengebied	
Parkeernorm pp	n.v.t.	9,3	10,3	99%
Verkeersgeneratie	n.v.t.	9,85	10,9	98%

Sauna, hammam (per 100 m² bvo)				Aandeel bezoekers
	Centrum	Overige bebouwde kom	Buitengebied	
Parkeernorm pp	1,55	5,5	7,3	99%
Verkeersgeneratie	4,45	11,8	12,25	98%

Sportshal (per 100 m ² bvo)				Aandeel bezoekers
	Centrum	Overige bebouwde kom	Buitengebied	
Parkeernorm pp	1,55	2,85	3,45	96%
Verkeersgeneratie	5,4	10,05	12,05	98%

Sportzaal (per 100 m ² bvo)				Aandeel bezoekers
	Centrum	Overige bebouwde kom	Buitengebied	
Parkeernorm pp	1,15	2,85	3,55	94%
Verkeersgeneratie	5,25	13,15	16,65	98%

Tennishal (per 100 m ² bvo)				Aandeel bezoekers
	Centrum	Overige bebouwde kom	Buitengebied	
Parkeernorm pp	0,3	0,5	0,5	87%
Verkeersgeneratie	2,05	3,5	4,15	95%

Squashal (per 100 m ² bvo)				Aandeel bezoekers
	Centrum	Overige bebouwde kom	Buitengebied	
Parkeernorm pp	1,6	2,7	3,2	84%
Verkeersgeneratie	14,85	25,3	29,75	95%

Zwembad overdekt (per 100 m ² bassin)				Aandeel bezoekers
	Centrum	Overige bebouwde kom	Buitengebied	
Parkeernorm pp	n.v.t.	11,5	13,3	97%
Verkeersgeneratie	n.v.t.	31,5	36,35	97%

Zwembad openlucht (per 100 m ² bassin)				Aandeel bezoekers
	Centrum	Overige bebouwde kom	Buitengebied	
Parkeernorm pp	n.v.t.	12,9	15,8	99%
Verkeersgeneratie	n.v.t.	5,9	7,25	98%

Sportveld (per hectare netto terrein)				Aandeel bezoekers
	Centrum	Overige bebouwde kom	Buitengebied	
Parkeernorm pp	20	20	20	95%

Kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)				Aandeel bezoekers
	Centrum	Overige bebouwde kom	Buitengebied	
Parkeernorm pp	2,25	1,85	2,05	98%
Verkeersgeneratie	1,35	2	2,25	98%

Ski- en snowboardhal (per 100 m ² sneeuw, excl. oefenpistes)				Aandeel bezoekers
	Centrum	Overige bebouwde kom	Buitengebied	
Verkeersgeneratie	n.v.t.	5,7	n.v.t.	n.v.t.

Golfoefencentrum (per centrum)				Aandeel bezoekers
	Centrum	Overige bebouwde kom	Buitengebied	
Parkeernorm pp	n.v.t.	51,1	56,2	93%
Verkeersgeneratie	n.v.t.	398,75	438,6	98%

Golfbaan (18 holes)				Aandeel bezoekers
	Centrum	Overige bebouwde kom	Buitengebied	
Parkeernorm pp	n.v.t.	96	118,3	98%
Verkeersgeneratie	n.v.t.	158,35	195	98%

Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), gemiddeld en kleiner (per 100 m ² bvo)				Aandeel bezoekers
	Centrum	Overige bebouwde kom	Buitengebied	
Parkeernorm pp	3,1	4,7	5,1	97%
Verkeersgeneratie	5,35	7,95	8,65	98%

Kinderboerderij (per 100 m ² bvo)				Aandeel bezoekers
	Centrum	Overige bebouwde kom	Buitengebied	
Verkeersgeneratie	n.v.t.	22,5	n.v.t.	n.v.t.

Manege (paardenhouderij) (per (bezette) box)				Aandeel bezoekers
	Centrum	Overige bebouwde kom	Buitengebied	
Parkeernorm pp	n.v.t.	n.v.t.	0,4	90%
Verkeersgeneratie	n.v.t.	3	4	

Dierenpark (per ha. netto terrein)				Aandeel bezoekers
	Centrum	Overige bebouwde kom	Buitengebied	
Parkeernorm pp	8	8	8	99%
Verkeersgeneratie	n.v.t.	535,8	535,8	

Attractie- en pretpark (per ha. netto terrein)				Aandeel bezoekers
	Centrum	Overige bebouwde kom	Buitengebied	
Parkeernorm pp	8	8	8	99%
Verkeersgeneratie	n.v.t.	702,2	702,2	

Volkstuin (per 10 tuinen)				Aandeel bezoekers
	Centrum	Overige bebouwde kom	Buitengebied	
Parkeernorm pp	n.v.t.	1,35	1,45	100%
Verkeersgeneratie	n.v.t.	1,2	1,25	100%

Plantentuin (per gemiddelde tuin)				Aandeel bezoekers
	Centrum	Overige bebouwde kom	Buitengebied	
Verkeersgeneratie	n.v.t.	30,5	n.v.t.	n.v.t.

5.6 HOOFDGROEP HORECA EN (VERBLIJFS)RECREATIE

Camping /kampeerterrein (per standplaats)				Aandeel bezoekers
	Centrum	Overige bebouwde kom	Buitengebied	
Parkeernorm pp	n.v.t.	n.v.t.	1,2	90%
Verkeersgeneratie	n.v.t.	n.v.t.	0,4	89%

Bungalowpark (per bungalow)				Aandeel bezoekers
	Centrum	Overige bebouwde kom	Buitengebied	
Parkeernorm pp	n.v.t.	1,7	2,1	91%
Verkeersgeneratie	n.v.t.	2,2	2,7	89%

Twee ** hotel (per 10 kamers)				Aandeel bezoekers
	Centrum	Overige bebouwde kom	Buitengebied	
Parkeernorm pp	1,45	4,25	6,25	80%
Verkeersgeneratie	3,7	10,85	15,9	85%

Drie *** hotel (per 10 kamers)				Aandeel bezoekers
	Centrum	Overige bebouwde kom	Buitengebied	
Parkeernorm pp	2,2	5,2	6,8	77%
Verkeersgeneratie	6,35	14,95	19,45	84%

Vier **** hotel (per 10 kamers)				Aandeel bezoekers
	Centrum	Overige bebouwde kom	Buitengebied	
Parkeernorm pp	3,5	6,8	9	73%
Verkeersgeneratie	10,15	21,7	26,15	81%

Café / bar / cafetaria (per 100 m ² bvo)				Aandeel bezoekers
	Centrum	Overige bebouwde kom	Buitengebied	
Parkeernorm pp	6	7	n.v.t.	90%

Restaurant (per 100 m ² bvo)				Aandeel bezoekers
	Centrum	Overige bebouwde kom	Buitengebied	
Parkeernorm pp	5,5	11	12,6	80%

Fastfoodrestaurant (per gemiddelde vestiging)				Aandeel bezoekers
	Centrum	Overige bebouwde kom	Buitengebied	
Verkeersgeneratie	n.v.t.	2285	n.v.t.	

Discotheek (per 100 m ² bvo)				Aandeel bezoekers
	Centrum	Overige bebouwde kom	Buitengebied	
Parkeernorm pp	6,9	20,8	20,8	99%
Verkeersgeneratie	6,3	19	19	97%

Evenementenhal /beursgebouw/congresgebouw (per 100 m ² bvo)				Aandeel bezoekers
	Centrum	Overige bebouwde kom	Buitengebied	
Parkeernorm pp	5,5	8,5	n.v.t.	99%

5.7 HOOFDGROEP GEZONDHEIDSZORG EN (SOCIALE) VOORZIENINGEN

Huisartsenpraktijk (per behandelkamer)				Aandeel bezoekers
	Centrum	Overige bebouwde kom	Buitengebied	
Parkeernorm pp	2,25	3,25	3,25	57%
Verkeersgeneratie	20,75	28,9	28,9	89%

Apotheek (per apotheek)				Aandeel bezoekers
	Centrum	Overige bebouwde kom	Buitengebied	
Parkeernorm pp	2,45	3,35	n.v.t.	45%
Verkeersgeneratie	102,8	143,4	n.v.t.	95%

Fysiotherapie (per behandelkamer)				Aandeel bezoekers
	Centrum	Overige bebouwde kom	Buitengebied	
Parkeernorm pp	1,35	1,95	1,95	57%
Verkeersgeneratie	13,1	13,4	13,4	93%

Consultatiebureau (per behandelkamer)				Aandeel bezoekers
	Centrum	Overige bebouwde kom	Buitengebied	
Parkeernorm pp	1,45	2,15	2,15	50%
Verkeersgeneratie	10,2	14,25	14,35	86%

Consultatiebureau voor ouderen (per behandelkamer)				Aandeel bezoekers
	Centrum	Overige bebouwde kom	Buitengebied	
Parkeernorm pp	1,3	2	2,2	38%
Verkeersgeneratie	6,1	9,3	10,5	67%

Tandartsenpraktijk (per behandelkamer)				Aandeel bezoekers
	Centrum	Overige bebouwde kom	Buitengebied	
Parkeernorm pp	1,75	2,55	2,65	47%
Verkeersgeneratie	22,2	33,3	34,5	88%

Gezondheidscentrum (per behandelkamer)				Aandeel bezoekers
	Centrum	Overige bebouwde kom	Buitengebied	
Parkeernorm pp	1,75	2,45	2,45	55%
Verkeersgeneratie	19,65	20,55	20,55	90%

Begraafplaats (per (deels) gelijktijdige plechtigheid)				Aandeel bezoekers
	Centrum	Overige bebouwde kom	Buitengebied	
Parkeernorm pp	n.v.t.	31,6	31,6	97%
Verkeersgeneratie	n.v.t.	39,4	39,4	95%

Religiegebouw (per zitplaats)				Aandeel bezoekers
	Centrum	Overige bebouwde kom	Buitengebied	
Parkeernorm pp	0,15	0,15	n.v.t.	

Verpleeg- en verzorgingstehuis (per wooneenheid)				Aandeel bezoekers
	Centrum	Overige bebouwde kom	Buitengebied	
Parkeernorm pp	0,6	0,6	n.v.t.	60%

5.8 HOOFDGROEP ONDERWIJS

Kinderdagverblijf / crèche (per 100 m ² bvo)				Aandeel bezoekers
	Centrum	Overige bebouwde kom	Buitengebied	
Parkeernorm pp	1	1,4	2	0%
Verkeersgeneratie	25,5	35,6	37,4	91%

Basisonderwijs (per leslokaal)				Aandeel bezoekers
	Centrum	Overige bebouwde kom	Buitengebied	
Parkeernorm pp	0,75	0,75	0,75	

Middelbare school (per 100 leerlingen)				Aandeel bezoekers
	Centrum	Overige bebouwde kom	Buitengebied	
Parkeernorm pp	3,7	4,9	4,9	11%
Verkeersgeneratie	13,1	16,35	16,35	42%

Avondonderwijs (per 10 studenten)				Aandeel bezoekers
	Centrum	Overige bebouwde kom	Buitengebied	
Parkeernorm pp	4,6	6,9	10,5	95%
Verkeersgeneratie	6,55	9,8	15	95%

6. BEGRIPPEN / DEFINITIES

Dit hoofdstuk geeft de betekenis van enkele belangrijke begrippen die in de Nota Parkeernormen 2017 worden gebruikt.

BEGRIP	OMSCHRIJVING
Bedrijventerrein	De Nijverhei
bvo	Oppervlakte van het gebied dat wordt begrensd door de buitenomtrek van de omringende opgaande scheidingsconstructies, gemeten op vloerniveau(s). Inpandig gebouwde parkeervoorzieningen maken geen deel uit van het bvo.
Functie / voorziening	Specifieke voorziening (of activiteit) op een bepaalde locatie.
Kencijfer/kengetal	Toepasbare basisgegevens waarmee een indruk van maat en getal kan worden verkregen. Deze cijfers zijn gebaseerd op praktijk- en literatuurgegevens of onderbouwde bewerkingen hiervan.
Netto-oppervlak	Het netto oppervlak is 77% van het totale bruto-oppervlak.
Omgevingsadressendichtheid	Het aantal adressen binnen een cirkel met een straal van een kilometer rondom één adres, gedeeld door de oppervlakte van de cirkel. De omgevingadressendichtheid wordt uitgedrukt in adressen per km ² .
Omrekeningsfactor van m ² wvo naar m ² bvo	De factor die de verhouding aangeeft tussen de verkeersgeneratie die geldt voor een gemiddelde weekdag en de verkeersgeneratie die geldt voor een gemiddelde werkdag. Wie wil beschikken over het getal van de verkeersgeneratie van een gemiddelde werkdag moet het getal van de (voor een gemiddelde weekdag gegeven) verkeersgeneratie vermenigvuldigen met deze omrekeningsfactor.
Parkeerbalans	Met een parkeerbalans wordt de (on)balans berekend tussen de parkeervraag en het parkeeraanbod binnen een bepaald gebied. Vaak valt de parkeervraag van functies niet samen in de tijd. Gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen is dan mogelijk.
Parkeercijfer	Hulpmiddel voor ontwerpers om een orde van grootte uit te rekenen voor het aantal aan te leggen parkeerplaatsen bij een bepaalde functie of voorziening. Deze cijfers zijn gebaseerd op praktijk-, literatuurgegevens of onderbouwde bewerkingen hiervan.
Parkeernorm	Parkeernormen geven het aantal parkeerplaatsen (bij een bestemming) aan dat niet mag worden over- of onderschreden. In onze gemeente is de parkeernorm het gemiddelde van het minimum en maximum per functie.
Stedelijke zone	De stedelijke zone betreft de ligging in het stedelijk gebied. Hierbij wordt de globale indeling gebruikt naar 'centrum' en de 'rest' van de bebouwde kom en het buitengebied.
Stedelijkheidsgraad	De mate waarin mensen bij elkaar in de buurt wonen, uitgedrukt in adressendichtheid per km ² . De stedelijkheidsgraden zijn gebaseerd op het aantal

		huisadressen per km ² , ook wel de omgevingsadressendichtheid genoemd. In onze gemeente hanteren we stedelijkheidsgraden 'weinig stedelijk', 'niet-stedelijk' en 'buitengebied'.
Verkeersattractie		Totale hoeveelheid gemotoriseerd verkeer (excl. openbaar vervoer) in motorvoertuigbewegingen die als gevolg van de aanwezigheid van een voorziening wordt aangetrokken (aankomend verkeer). De eenheid is 'voertuigen'.
Verkeersgeneratie		De som van de verkeersattractie en de verkeersproductie.
Verkeersproductie		Totale hoeveelheid gemotoriseerd verkeer (excl. openbaar vervoer) in motorvoertuigbewegingen die als gevolg van de aanwezigheid van een voorziening wordt geproduceerd (vertrekkend verkeer). De eenheid is 'voertuigen'.
Verzorgingsgebied		Het gebied waaruit de bezoekers van een voorziening afkomstig zijn (woonadres).
Voorzieningseenheid		Dimensie van een voorziening die wordt gebruikt voor de berekening van de verkeersgeneratie en/of het benodigd aantal parkeerplaatsen. Voorzieningseenheden zijn bijv. het aantal m ² bvo of aantal m ² wvo, het aantal behandelkamers, zitplaatsen of leerlingen.
Weekdag(etmaal) gemiddelde weekdag	of	Een dag die overeenkomt met het gemiddelde van de dagen maandag t/m zondag.
Weekdagintensiteit		Gemiddelde intensiteit in motorvoertuigbewegingen per etmaal voor de dagen maandag t/m zondag. Op etmaalniveau is het aantal 'vertrekken' ongeveer gelijk aan het aantal 'aankomsten'
Werkdag (etmaal) gemiddelde werkdag	of	Een dag die overeenkomt met het gemiddelde van de dagen maandag t/m vrijdag.
Werkdagintensiteit		Gemiddelde intensiteit in motorvoertuigbewegingen per etmaal voor de dagen maandag t/m vrijdag. Op etmaalniveau is het aantal 'vertrekken' ongeveer gelijk aan het aantal 'aankomsten'
Winkelvloeroppervlak (m ² wvo) / verkoopruimte		Gedeelte van het bruto vloeroppervlak (bvo) van een winkel waar de goederen ter verkoop zijn uitgesteld en waar de consument mag komen of die de consument direct kan zien. Voor winkels is het bruto vloeroppervlak gemiddeld 1,25 maal het winkelvloeroppervlak.
Woongebied		Gebied met de primaire functie 'wonen'. De omvang van een door te rekenen gebied wordt verondersteld zodanig (klein) te worden gekozen, at de hoeveelheid gemotoriseerd intern verkeer (verkeer met zowel herkomst als bestemming binnen het beschouwde gebied) verwaarloosbaar is.

BIJLAGEN

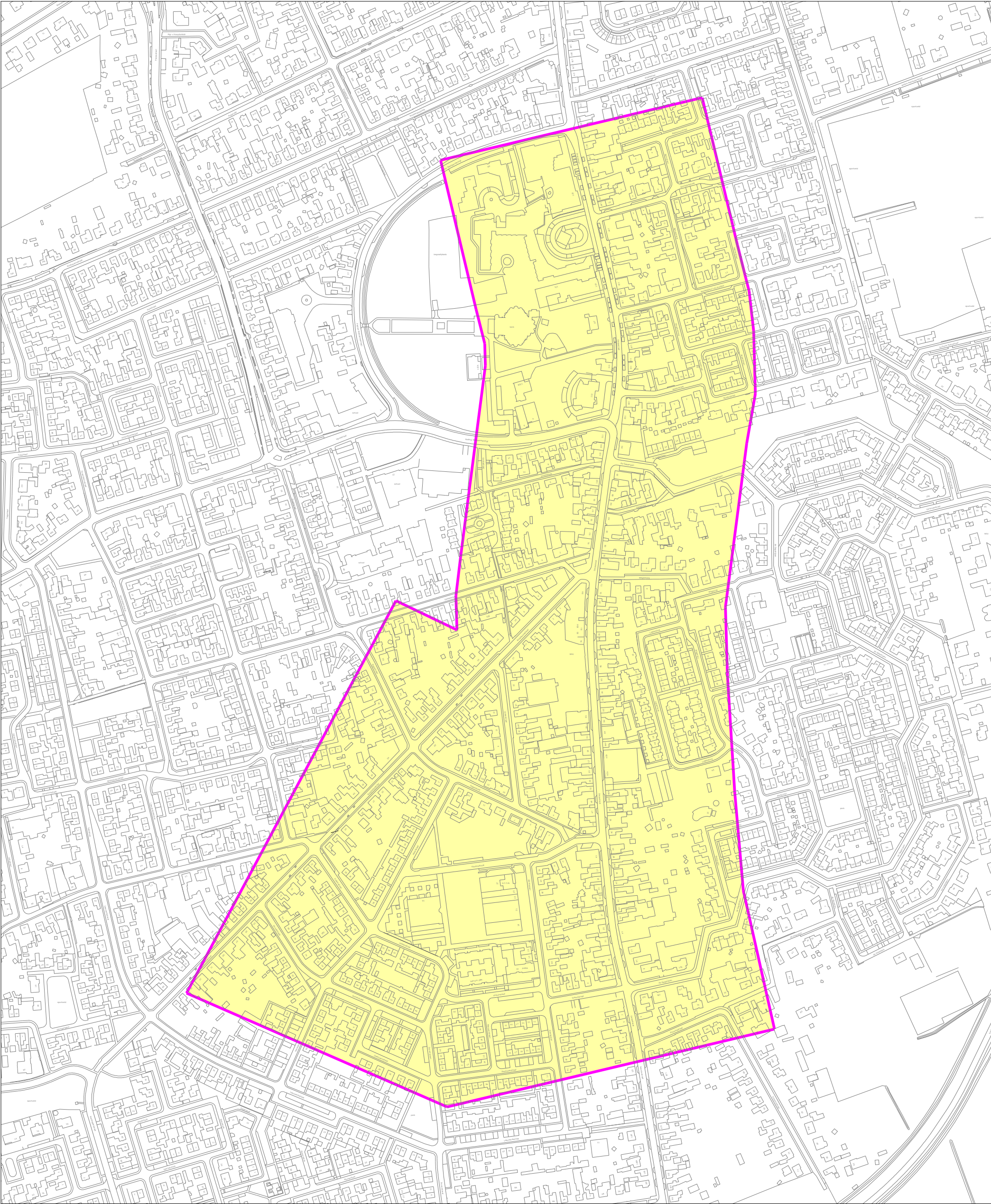
- Gebiedsindeling Rucphen
- Gebiedsindeling St. Willebrord
- Gebiedsindeling Sprundel

Rucphen, 2017

De gemeenteraad van Rucphen,
de griffier, de voorzitter,

Joke Rosiers-Goorden.

Marjolein van der Meer Mohr.



CENTRUM



overige
bebouwde kom



Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375

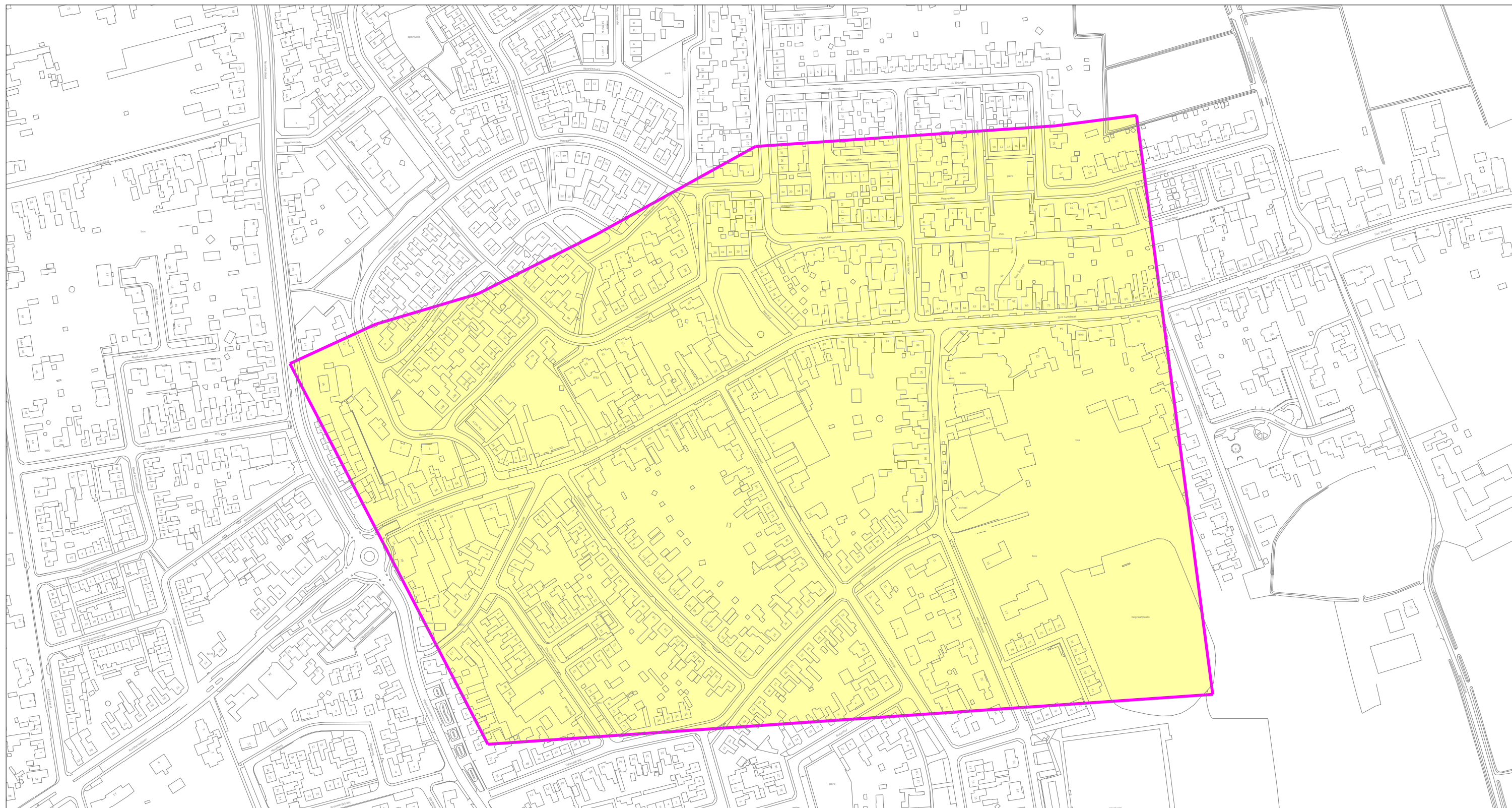
Gebiedsindeling parkeernormering
St.Willebrord

Bestandsnaam: cc



0(deg)

Schaal:	1 : 4000
Formaat:	A3
Getekend:	J.Willemen
Datum plot:	14-apr-17
Get. op:	09-01-2017
Wijz. 2:	
Wijz. 3:	
Tek. nr.	VKV-07-0036-400



CENTRUM



overige
bebouwde kom



Binnentuin 1
4715 RW Rucphen
tel: 0165 349500
fax: 0165 341375

Gebiedsindeling parkeernormering

Sprundel

Bestandsnaam: Werkbestand B:\igosdata\IGOS_NG\reele_obj\terrein\VKV\07_parkeerbeheer\VKV_07_0037-300.des



0(deg)

Schaal:	1 : 3000
Formaat:	A3
Getekend:	J.Willemen
Datum plot:	14-apr-17
Get. op:	09-01-2017
Wijz. 2:	
Wijz. 3:	
Tek. nr.	VKV-07-0037-300