

**PARKEERNORMEN VOOR WOONWIJKEN
GEMEENTE OSS**

**VASTGESTELD DOOR COLLEGE VAN B&W
D.D. 22 AUGUSTUS 2006**

Toetsingskader voor herstructurerings- en
nieuwbouwprojecten

Project

Parkeernormen voor woonwijken

Opdrachtgever

Gemeente Oss

Postbus 5

5340 BA Oss

Contactpersoon

mevrouw E. Neelen

Opdrachtnemer

Advin B.V., regio Zuidoost

Postbus 433

5340 AK Oss

Projectnummer

ZOM0504100

Projectfase

Onderzoek

Type rapport

Advies

Aantal bladzijden

18

Aantal bijlagen

2

Aantal tekeningen

-

Datum

17 mei 2006

Status

Definitief

Versie

D

Auteur

S.P.M. van Lith

Acc. intern door

E.P. Happel

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	2
1.1.	Aanleiding.....	2
1.2.	Doelstelling	2
1.3.	Werkwijze	2
2.	Huidig parkeerbeleid	4
2.1.	Algemeen	4
2.2.	GVVP Oss	4
2.3.	Duurzaam Veilig Gemeente Ravenstein	4
2.4.	Parkeerbeleidsplan Oss	5
2.5.	Verkeersplan 't Stadje	6
3.	Parkeernormen woningen	8
3.1.	Parkeerkencijfers.....	8
3.2.	Marges.....	8
3.3.	Aspecten.....	9
3.3.1.	Stedelijkheidsgraad	9
3.3.2.	Zones.....	9
3.3.3.	Woningtypen.....	10
3.4.	Zorgwoningen.....	11
3.5.	Eigen terrein	13
4.	Parkeernormen andere functies	15
4.1.	Algemeen	15
4.2.	Parkeerkencijfers.....	15
5.	Beoordeling parkeervraag	17
5.1.	Algemeen	17
5.2.	Loopafstanden.....	17

Bijlage I	Gebiedsindeling Parkeerbeleidsplan gemeente Oss
Bijlage II	Parkeerkencijfers woningen

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

Het autobezit in Nederland neemt nog steeds toe. Tegenwoordig heeft een gezin vaak meer dan één auto. Deze toename van het aantal auto's zorgt er voor dat de behoefte van parkeerplaatsen alsnog groter wordt. Dit geldt zeker voor de parkeerruimte bij woningen: mensen willen over het algemeen hun auto's zo dicht mogelijk bij de woning parkeren. Enerzijds uit het oogpunt van veiligheid, anderzijds uit het oogpunt van gemak. De meeste woonwijken zijn niet berekend op een zo'n grote toename van het aantal auto's. Bij het ontwerp is vaak uitgegaan van een lagere parkeerbehoefte per woning. Gevolg is dat auto's buiten de daarvoor bestemde plaatsen geparkeerd worden, elders in de openbare ruimte. In sommige gevallen levert dit geen problemen op, maar vaak gaat het om plaatsen waar dit niet gewenst is. Bijvoorbeeld vanwege de aantasting van groenstroken of omdat het verkeersonveilige situaties veroorzaakt of de doorstroming belemmerd wordt.

Bij nieuwe projecten (zowel uitbreidingen als herstructurering) moet rekening gehouden worden met de aanleg van voldoende parkeergelegenheid. Hiermee kan voorkomen worden dat een te hoge parkeerdruk zorgt voor negatieve gevolgen in het gebied. Vooraf moet vastgesteld worden hoeveel parkeerplaatsen noodzakelijk geacht worden op een bepaalde locatie.

1.2. Doelstelling

In 2003 heeft het CROW de publicatie 'Parkeerkencijfers - Basis voor parkeernormering' uitgebracht. Deze publicatie bevat kencijfers ten aanzien van parkeren. De parkeerkencijfers zijn ontwikkeld als hulpmiddel om een orde van grootte uit te rekenen voor het aantal aan te leggen parkeerplaatsen bij een bepaalde voorziening. De parkeerkencijfers zijn geen parkeernormen.

De gemeente heeft zelf de mogelijkheid parkeernormen vast te stellen. Deze normen kunnen vastgesteld worden op basis van de kencijfers met daarbij een correctie gebaseerd op het plaatselijke parkeerbeleid. Het beleid kan sturend of faciliterend (vraagvolgend) zijn. De richtlijnen in de publicatie zijn niet zonder meer van toepassing op iedere situatie. Voor de gemeente Oss moet een aantal uitgangspunten vastgelegd worden (stedelijkheidsgraad, stedelijke zone en type woning). Daarnaast zijn nog andere aspecten van belang voor het bepalen van het gewenst aantal parkeerplaatsen.

In deze notitie wordt onderbouwd weergegeven welke parkeernormen de gemeente Oss in de toekomst gaat hanteren bij herstructurerings- en nieuwbouwprojecten buiten het centrum van de kern Oss.

1.3. Werkwijze

De parkeerkencijfers van het CROW worden als basis gebruikt voor het opstellen van de parkeernormen. Deze kencijfers kunnen nog gecorrigeerd worden aan de hand van het

gemeentelijk parkeerbeleid. Daarnaast moeten enkele aspecten uit de parkeerkencijfers nog verder gespecificeerd worden.

Diverse afdelingen van de gemeente Oss ondervinden direct of indirect de gevolgen van de parkeernormen. Derhalve zijn de parkeernormen voor de gemeente totstandgekomen met inbreng van de afdelingen Stedelijke Ontwikkeling en Ruimtelijke Ontwikkeling van de Dienst Stadsbeleid, de afdeling Bouwen, Wonen & Milieu van de Dienst Publiekszaken, en de afdeling Beheer Openbare Ruimte van de Dienst Gemeentebedrijven.

2. Huidig parkeerbeleid

2.1. Algemeen

Het huidige beleid van de gemeente Oss op het gebied van verkeer en vervoer is verwoord in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP). Dit beleidsplan vormt de basis voor alle beleid op onderdelen van verkeer, zo ook het parkeren. De voormalige gemeente Ravenstein kent eveneens een beleidsplan op het gebied van verkeer en vervoer, het verkeersveiligheidsplan 'Duurzaam Veilig Gemeente Ravenstein'. In 2005 is voor het parkeren in het centrum van de kern Oss reeds een afzonderlijk parkeerbeleidsplan opgesteld. Voor de kern Ravenstein is in 2005 het 'Verkeersplan 't Stadje' opgesteld. In deze notitie zal aansluiting gezocht worden op deze beleidsplannen.

2.2. GVVP Oss

In oktober 2002 is het GVVP voor de gemeente Oss vastgesteld. Het plan heeft alleen betrekking op de voormalige gemeente Oss en bevat derhalve niet het grondgebied van de voormalige gemeente Ravenstein. Het GVVP is het beleidsplan op het gebied van verkeer en vervoer dat enerzijds een bouwsteen vormt voor duurzame stedelijke ontwikkeling en anderzijds een fundament vormt voor uitwerkingsplannen op het gebied van verkeer en vervoer en ruimtelijke ordening.

In het GVVP zijn voor verschillende gebieden uitgangspunten geformuleerd. Voor woongebieden geldt dat bij nieuwe ontwikkelingen het parkeren in de openbare ruimte en eigen terrein op basis van parkeernormering vastgesteld wordt. Waar nodig zal parkeerregulering ingezet worden.

In het GVVP worden drie scenario's gepresenteerd voor de toekomstige verkeers- en vervoersituatie in Oss. In het scenario 'Oss Neutraal 2010' wordt de beleidslijn ten aanzien van parkeren in de Beleidsvisie Parkeren Centrum Oss (1993) voortgezet. Het betreft een min of meer gematigd beleid. In het scenario 'Oss Leefbaar+ 2010' wordt het parkeren middels betaling gereguleerd. Daarnaast worden werkers en bezoekers gestimuleerd alternatieve vervoerswijzen te gebruiken dan wel de auto op afstand te parkeren. De bewoners in het centrum dienen beschermd te worden tegen parkeren van bezoekers en werkers. Hiertoe worden bij overlast maatregelen genomen. In het scenario 'Oss Bereikbaar+ 2010' geldt ten aanzien van parkeren een liberaal beleid: aan de parkeervraag van een reiziger wordt voldaan. Betalen als reguleringssysteem blijft noodzakelijk om maatwerk voor de verschillende functies te kunnen bieden. Voorgesteld is in eerste instantie verder te gaan met een combinatie van de scenario's 'Oss Neutraal 2010' en 'Oss Bereikbaar+ 2010'.

2.3. Duurzaam Veilig Gemeente Ravenstein

In 1996 is een verkeersveiligheidsplan verschenen voor de toenmalige gemeente Ravenstein, met als 'Duurzaam Veilig Gemeente Ravenstein'. Doelstelling was om door middel van het plan de verkeersonveiligheid in de gemeente Ravenstein gestructureerd aan te pakken en te vertalen naar een verkeersveiligheidsbeleid voor de langere termijn. Bij het ontwikkelen van

een visie op het wegennet is aangesloten bij het begrip Duurzaam Veilig wegennet. In het verkeersveiligheidsplan wordt niet ingegaan op parkeren.

2.4. Parkeerbeleidsplan Oss

In oktober 2005 is het Parkeerbeleidsplan Oss vastgesteld. Dit plan heeft betrekking op het centrum van Oss en biedt een kader voor de richting waarin het parkeren in Oss zich de komende jaren moet ontwikkelen. Daarnaast dient het plan als toetsingskader voor nieuwe (ruimtelijke) ontwikkelingen. Het plangebied beslaat het huidige voetgangersgebied, het huidige betaald parkeren gebied, het vergunningengebied en het gemengd parkeren gebied en een woonschil daaromheen (zie bijlage I). De rest van de gemeente Oss maakt geen onderdeel uit van het Parkeerbeleidsplan.

Parkeernorm	Centrum*	Schil**	Eenheid
Functie			
WONINGEN			
Woning duur	1,5	1,6	Per woning
Woning midden	1,3	1,5	Per woning
Woning goedkoop	1,2	1,3	Per woning
Serviceflat, aanleun-, senioren-, bejaardenwoning	0,3	0,3	Per woning
Verpleeg/verzorgingstehuis	0,5	0,5	Per wooneenheid
BEDRIJVEN			
Kantoren zonder baliefunctie	1	1,2	Per 100 m ² bvo
Kantoren met baliefunctie	1,7	2,3	Per 100 m ² bvo
Arbeidsextensieve / bezoekers extensieve bedrijven (bijv. loods, opslag)	0,5	0,6	Per 100 m ² bvo
Arbeidsintensieve / bezoekers intensieve bedrijven (bijv. werkplaats)	1,2	1,7	Per 100 m ² bvo
Arbeidsextensieve / bezoekers intensieve bedrijven (bijv. showroom)	1	1,2	Per 100 m ² bvo
WINKELS			
Hoofdwinkelgebied	2,8		Per 100 m ² bvo
Supermarkt (stad en wijk verzorgende winkel)	2,5	2,5	Per 100 m ² bvo
Detailhandel	2,5	2,5	
Wijk-/Buurtcentra	2,5	2,5	Per 100 m ² bvo
Weekmarkt	2,5	2,5	Per 100 m ² bvo
OVERIG			
Café / bar / cafetaria	4	4	Per 100 m ² bvo
Restaurant	8	8	Per 100 m ² bvo
Religiegebouw	0,1	0,1	Per zitplaats
Begraafplaats	15	15	Parkeerplaatsen
Scholen	0,5	0,5	Per leslokaal
Arts - maatschap - kruisgebouw	1,5	1,5	Per behandelkamer
Sporthal	1,7	2	Per 100 m ² bvo
Dansstudio / sportschool	3	3	Per 100 m ² bvo
Bioscoop / theater	0,2	0,2	Per zitplaats
Museum / bibliotheek	0,5	0,7	Per 100 m ² bvo
Cultureel centrum	1	1	Per 100 m ² bvo
Hotel	0,5	0,5	Per kamer

Afbeelding 2.1. Parkeernormen centrum Oss

In het plan zijn parkeernormen opgenomen (zie afbeelding 2.1). Deze parkeernormen gelden alleen voor het centrum en een schil eromheen. De rest van de gemeente Oss wordt buiten beschouwing gelaten. De normen zijn gebaseerd op de parkeerkencijfers van het CROW en in de praktijk getoetst middels een bezettingsgraadonderzoek. Bij de meeste functies wordt het aantal parkeerplaatsen gebaseerd op het aantal m² bvo. Bvo staat in dit geval voor bruto vloeroppervlak.

2.5. Verkeersplan 't Stadje (Ravenstein)

In het najaar van 2005 is het 'Verkeersplan 't Stadje' verschenen. Het doel van het verkeersplan is het actualiseren van het 'Verkeersplan Oude Centrum Ravenstein 2002' ten aanzien van de oplossingsrichtingen parkeren, verkeerscirculatie en infrastructuur. In het verkeersplan is voorgesteld een parkeerverbodzone in te stellen in het gehele oude centrum van Ravenstein. Verder is voorgesteld in een deel van het centrum vergunningparkeren in te stellen middels een zonale toepassing. Binnen het voorgestelde parkeerregime worden voor kortparkeerders aparte parkeerplaatsen aangeboden middels blauwe zones. Om het oude centrum ook voor invaliden toegankelijk te houden, is voorgesteld om op enkele strategische locaties (in totaal 10) parkeerplaatsen voor invaliden te reserveren. In Ravenstein worden verder (lang)parkeerplaatsen aangewezen voor langparkeerders, o.a. bezoekers en toeristen.

In het verkeersplan is opgenomen dat bij nieuwbouw / inbreiding met woningen parkeerruimte op eigen terrein dient te worden gerealiseerd. Bij nieuwbouw dient de regeling van het treffen van parkeerruimte op eigen terrein in het bouwbesluit te worden opgenomen. Ten aanzien van de mogelijke uitbreiding van het huidige winkelareaal (binnen de bestaande bestemmingsplanfuncties) is geadviseerd de parkeersituatie die hieruit ontstaat continu te monitoren. Mogelijk is het noodzakelijk het aantal 'vrije' parkeerplaatsen uit te breiden. Bij gebrek aan kortparkeerplaatsen in de directe omgeving, indien mogelijk, parkeerplaatsen voor ontheffinghouders verplaatsen naar andere straten of verwijzen naar parkeerplaatsen aan de rand van het centrum.

In het verkeersplan voor de kern Ravenstein zijn enkele parkeernormen opgenomen. Voor het bepalen van deze parkeernormen is uitgegaan van de richtlijnen van het CROW in de publicatie 'Parkeerkencijfers - Basis voor parkeernormering' (niet stedelijk gebied, centrum gelegen voorzieningen).

Type voorziening	Parkeernormering		Opmerkingen
	Minimaal	Maximaal	
Horeca	5,0	7,0	Per 100 m ² bvo
Hotel	0,5	1,5	Per kamer
Restaurant	10,0	12,0	Per 100 m ² bvo
Molen	0,5	0,7	Per 100 m ² bvo
Verenigingsgebouw	2,0	4,0	Per 100 m ² bvo
Kerk	4,5	10,0	Per 100 m ² bvo
Kantoren	1,2	2,0	Per 100 m ² bvo
Raadhuis	1,2	2,0	Per 100 m ² bvo

De parkeernormen voor het centrum van Ravenstein zijn alleen vastgesteld om het aantal benodigde parkeerplaatsen voor langparkeren te kunnen bepalen, dat in het kader van het verkeersplan 't Stadje gerealiseerd moet worden. Bij toekomstige ontwikkelingen zullen de nieuwe parkeernormen gehanteerd worden, die in hoofdstuk 3 en 4 beschreven worden.

3. Parkeernormen woningen

3.1. Parkeerkencijfers

In 2003 heeft het CROW nieuwe parkeerkencijfers uitgebracht. Deze kencijfers zijn opgenomen in de publicatie 'Parkeerkencijfers - Basis voor parkeernormering' (publicatie 182) en later in de publicatie 'ASVV 2004, aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom'. De parkeerkencijfers zijn niet ontwikkeld als norm, maar als hulpmiddel voor ontwerpers om een orde van grootte uit te rekenen voor het aantal aan te leggen parkeerplaatsen bij een bepaalde voorziening. Parkeerkencijfers zijn op de praktijk gebaseerde cijfers. De kencijfers kunnen wel als basis dienen bij het vaststellen van parkeernormen.

In deze publicatie 'Parkeerkencijfers' is het aantal parkeerplaatsen per woning afhankelijk van de stedelijkheidsgraad van de gemeente, de stedelijke zone waarin de woning ligt en het type woning (zie bijlage II). In de publicatie is niet omschreven hoe de stedelijke zones en de typen woningen exact ingedeeld worden. Deze invulling moet door de gemeenten zelf gedaan worden. Door de betreffende aspecten eenduidig vast te leggen voor de gemeente Oss, kunnen de parkeernormen voor de gemeente vastgesteld worden.

In de parkeerkencijfers van het CROW is zowel rekening gehouden met de parkeervraag van bewoners als de parkeervraag van bezoekers. In de kencijfers is bij alle typen woningen uitgegaan van 0,3 parkeerplaats voor bezoekers.

3.2. Marges

In de parkeerkencijfers van het CROW gaat het om een orde van grootte voor het aantal benodigde parkeerplaatsen bij een bestemming. De kencijfers hebben daarom een bepaalde bandbreedte. Zo wordt per type woning en de ligging een minimum en een maximum gegeven. Voor de duidelijkheid is het gewenst dat per situatie slechts één getal als parkeernorm genoemd wordt, en niet een marge. De keuze moet gemaakt worden tussen het minimum, het maximum of een gemiddelde.

In het Parkeerbeleidsplan Oss wordt uitgegaan van een minimumnorm. In het plan wordt gesteld dat vanwege de compactheid van het plangebied de meeste functies gemakkelijk bereikbaar zijn. Voor de gebieden 'centrum' en 'schil' wordt derhalve het minimum genomen van de parkeercijfers.

Voor de rest van de bebouwde kom moet eveneens vastgesteld worden van welke norm uitgegaan wordt. Om ook op middellange termijn voldoende parkeerplaatsen te hebben bij nieuwbouwprojecten, wordt in de rest van de bebouwde kom uitgegaan van de maximumnorm. De parkeerkencijfers van het CROW zijn gebaseerd op de gemiddelde situatie in 2003. In de cijfers is geen rekening gehouden met een toename van het autobezit op langere termijn. Om niet af te wijken van de parkeerkencijfers van het CROW wordt daarom de maximale norm genomen.

3.3. Aspecten

3.3.1. Stedelijkheidsgraad

Voor de stedelijkheidsgraad wordt in de publicatie van het CROW verwezen naar de indeling die gemaakt is door het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). In totaal zijn er vijf typen stedelijkheid, variërend van zeer sterk stedelijk tot niet stedelijk. De gemeente Oss valt volgens het CBS wat betreft de verstedelijkingsgraad in klasse 3, hetgeen 'matig stedelijk' inhoudt.

3.3.2. Zones

De vraag naar parkeerplaatsen wordt onder meer bepaald door de locatie van de functie alsmede het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerwijzen. Uit parkeerstudies blijkt dat functies in centra een lagere parkeervraag hebben dan functies van dezelfde aard elders in de bebouwde kom.

In de publicatie 'Parkeerkencijfers' van het CROW is het volgende onderscheid gemaakt naar stedelijke zones:

- Centrum;
- Schil/overloopgebied;
- Rest bebouwde kom.

Voor gemeenten met een stedelijkheidsgraad van 3 (matig stedelijk) worden door het CROW de volgende parkeerkencijfers voor woningen gegeven:

	Centrum		Schil		Rest	
Type woning	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.
Woning duur	1,5	1,7	1,6	1,8	1,9	2,1
Woning midden	1,3	1,5	1,5	1,7	1,7	1,9
Woning goedkoop	1,2	1,3	1,3	1,5	1,4	1,7

Zoals in paragraaf 3.2. aangegeven is, wordt voor de zones 'centrum' en 'schil' als parkeernorm uitgegaan van het minimum. Voor de zone 'rest bebouwde kom' wordt uitgegaan van het maximum.

De stedelijke zones zijn niet verder gespecificeerd. Om de parkeerkencijfers van het CROW toe te kunnen passen moet vastgesteld worden wat in de gemeente Oss als centrum, schil/overloopgebied en rest bebouwde kom gezien moet worden. Dit moet voor alle kernen van de gemeente bepaald worden.

In het Parkeerbeleidsplan Oss is binnen het plangebied een onderscheid gemaakt in de gebieden 'centrum' en 'schil' (zie bijlage I). Op basis van deze indeling zijn de parkeernormen in het parkeerbeleidsplan bepaald. Hiermee is reeds vastgelegd wat in de gemeente Oss te zien is als 'centrum' en 'schil'. De rest van de gemeente Oss wordt gezien als 'rest bebouwde kom'. In de kernen van de gemeente Oss wordt geen onderscheid gemaakt in gebieden. De parkeervraag zal in ieder deel van de kern bij dezelfde functie ongeveer even groot zijn.

3.3.3. Woningtypen

Door het CROW wordt een verband gelegd tussen het type woning en het autobezit. Bij duurdere woningen zal eerder sprake zijn van een tweede (of derde) auto. In de publicatie 'Parkeerkencijfers' van het CROW is een onderscheid gemaakt naar type woning:

- Woning duur;
- Woning midden;
- Woning goedkoop.

Verder worden in de publicatie 'Parkeerkencijfers' van het CROW nog andere woonvormen onderscheiden, te weten serviceflat/aanleunwoning en kamer verhuur.

Uitgaande van het maximale parkeerkencijfer, een stedelijkheid van 3 (matig stedelijk) en een ligging in de rest van de bebouwde kom (zie § 3.2., §3.3.1 en § 3.3.2) zijn de parkeernormen voor woningen als volgt:

Type woning	Parkeernorm
Woning duur	2,1
Woning midden	1,9
Woning goedkoop	1,7

De woningtypen uit de publicatie van het CROW zijn niet verder gespecificeerd. De indeling naar typen op basis van de prijs is moeilijk te hanteren. Voor de waarde (duur, midden of goedkoop) kan namelijk geen vast bedrag genomen worden, omdat de huizenprijzen jaarlijks veranderen. Daarom wordt bij het type woning in het geval van de gemeente Oss niet gekeken naar prijs. Aangezien er wel een verband bestaat tussen het type woning en de parkeervraag, wordt onderscheid gemaakt in twee woningbouwtypen.

Tot de eerste groep behoren de volgende woningen:

- Vrijstaande woning
- 2-onder-1-kap woning
- Bungalow

Tot de tweede groep behoren de volgende woningen:

- Rijtjeswoning
- Appartement (> 60 m²)

Aangezien de indeling in twee groepen wordt gemaakt (en niet drie zoals bij de parkeerkencijfers van het CROW), worden gemiddelden genomen van de parkeerkencijfers van het CROW. De groep met de duurdere woningen heeft een parkeernorm die het gemiddelde vormt van de kencijfers voor de typen 'woning duur' (2,1) en 'woning midden' (1,9). De parkeernorm voor de eerste groep bedraagt derhalve 2,0. De groep met goedkopere woningen heeft een parkeernorm die het gemiddelde vormt van de kencijfers voor de typen 'woning midden' (1,9) en 'woning goedkoop' (1,7). De parkeernorm voor de tweede groep bedraagt derhalve 1,8.

Voor appartementen kleiner dan 60 m² wordt een aparte parkeernorm gehanteerd. Deze appartementen worden over het algemeen door alleenstaanden bewoond. Bij deze appartementen kan volstaan worden met één parkeerplaats voor de bewoner en 0,3

parkeerplaats voor bezoekers. Voor appartementen kleiner dan 60 m² wordt derhalve een parkeernorm gehanteerd van 1,3.

Op basis van de parkeerkencijfers van het CROW zijn voor de gemeente Oss de parkeernormen vastgesteld voor woningen buiten het centrum van de kern Oss. Deze parkeernormen zijn als volgt:

- | | |
|---|--------|
| • Duurdere woningen (vrijstaand, 2-onder-1-kap, bungalow) | 2,0 pp |
| • Goedkopere woningen (rijtjes, appartement > 60 m ²) | 1,8 pp |
| • Appartement < 60 m ² | 1,3 pp |

De parkeernormen zullen in een afzonderlijk overzicht opgenomen worden. Dit overzicht kan gehanteerd worden bij de behandeling van parkeervragen. In het overzicht zal tevens een kaart opgenomen worden van het gebied waarop de parkeernormen van toepassing zijn.

3.4. Zorgwoningen

Een speciale groep woningen betreft de zorgwoningen. Bij zorgwoningen kan het mobiliteitsgedrag sterk verschillen per type woning. Ook verandert het mobiliteitsgedrag bij deze type woningen. Ouderen blijven zich - indien mogelijk - langer zelfstandig verplaatsen per auto.

In de publicatie 'Parkeerkencijfers' van het CROW zijn voor twee type zorgwoningen kencijfers opgenomen voor het benodigd aantal parkeerplaatsen. Bij verpleegtehuizen en verzorgingstehuizen wordt uitgegaan van 0,5 tot 0,7 parkeerplaats per wooneenheid, waarbij het aandeel bezoekers op 60% wordt gesteld. Bij een serviceflat en bij aanleunwoningen (zelfstandige woning met beperkte zorgvoorzieningen) wordt uitgegaan van 0,3 tot 0,6 parkeerplaats per woning. Het aandeel bezoekers bedraagt hierbij 0,3 parkeerplaats per woning.

De bovengenoemde kencijfers geven niet altijd een goed beeld van de parkeervraag. Bij aanleunwoningen kan een parkeercijfer van 0,3 tot 0,6 parkeerplaats onvoldoende zijn op het moment dat de bewoners zelf in meerderheid in bezit zijn van een auto.

De parkeerplaatsen bij zorgwoningen zijn niet alleen bestemd voor bewoners, maar met name ook voor bezoekers en personeel. Dat is zeker het geval bij de verpleeg- en verzorgingstehuizen. De parkeervraag bij zorgwoningen door bezoekers concentreert zich hoofdzakelijk in de weekenden. Het is niet rendabel deze piekmomenten op te willen vangen op eigen terrein. Het grootste deel van de week zou een groot deel van de parkeerruimte niet gebruikt worden. De piekmomenten zouden dan ook deels in de omgeving opgevangen moeten worden. Bij woningen en winkels in de omgeving is medegebruik echter vaak moeilijk, omdat de parkeerdruk bij deze functies zich eveneens in het weekend voordoet.

In grote lijnen is de woningbehoefte bij mindervaliden en ouderen in te delen in drie categorieën:

- *Beschermd wonen*, hieronder valt het wonen in verpleeg/verzorgingshuizen en groepswonen, waarbij uitgegaan wordt van intensieve (medische) zorg. De parkeerdruk wordt voornamelijk veroorzaakt door bezoek en personeel.
- *Verzorgd wonen*, hieronder valt het zelfstandig wonen met beperkte zorgvoorziening. De parkeerdruk wordt voornamelijk veroorzaakt door bezoek en in mindere mate door de bewoners. Hierbij is wel een ontwikkeling gaande dat ouderen zich, indien mogelijk, langer zelfstandig blijven verplaatsen.
- *Zelfstandig wonen* (zogenaamde 0-treden woningen), hieronder vallen de woningen zonder zorgpakket. De parkeerdruk wordt voornamelijk veroorzaakt door de bewoners en in mindere mate door bezoek. Hierbij wordt er van uitgegaan dat ouderen zich zelfstandig blijven verplaatsen per auto en wordt derhalve aansluiting gezocht op de parkeernorm die gehanteerd wordt voor een klein appartement (< 60m²), namelijk 1,3 parkeerplaats per woning.

Op basis van de parkeerkencijfers van het CROW zijn voor de gemeente Oss de parkeernormen vastgesteld voor zorgwoningen buiten het centrum van de kern Oss. Deze parkeernormen zijn als volgt:

- Woning geschikt voor zelfstandig wonen 1,3 pp
- Woning geschikt voor beschermd wonen en verzorgd wonen 0,6 pp

3.5. Gehandicaptenparkeerplaatsen

Bij publieke voorzieningen zoals bibliotheek en gemeentehuis, moet volgens de richtlijnen van het CROW (ASVV 2004) minimaal 5% van de parkeerplaatsen algemene gehandicaptenparkeerplaatsen zijn. Deze parkeerplaatsen moeten zo dicht mogelijk bij de ingang van het gebouw liggen, op een maximum afstand van 100 meter. Dit laatste is namelijk de norm voor het verkrijgen van een gehandicaptenparkeerkaart. Men moet niet in staat zijn een afstand van 100 meter te voet zonder onderbreking te overbruggen. Voor openbare gebouwen en voor aangepaste woningen moet ten minste één aangepaste parkeerplaats op minder dan 50 meter aanwezig zijn. Voor grote (openbare) parkeerterreinen en parkeergarages geldt een verhouding van één aangepaste parkeerplaats op 50 gewone parkeerplaats. Het werkelijk aantal te realiseren gehandicaptenparkeerplaatsen is afhankelijk van de vraag en kan door monitoring, overleg met lokale gehandicaptenorganisaties en evaluatie van de situatie bepaald en eventueel aangepast worden. Bij het werk is de werkgever verantwoordelijk voor een parkeerplaats voor gehandicapten. Gehandicapten hebben volgens het CROW recht op een parkeerplaats op kenteken op het terrein van de werkgever en dus niet in de openbare ruimte.

Bij zorgwoningen kan het reserveren van gehandicaptenparkeerplaatsen een grote druk leggen op de parkeercapaciteit. Bij gereserveerde parkeerplaatsen kan de beschikbare parkeercapaciteit niet optimaal gebruikt worden. Een vrije, gereserveerde parkeerplaats kan immers niet door anderen gebruikt worden. Bij het bepalen van de benodigde parkeercapaciteit bij zorgwoningen dient rekening gehouden te worden met deze

gereserveerde parkeerplaatsen. Bij de aanleg van parkeervoorzieningen bij zorgwoningen kan rekening gehouden met een toekomstige vraag naar gehandicaptenparkeerplaatsen door een deel van de parkeerplaatsen breder uit te voeren. Hierbij kan uitgegaan worden van 1 op 20 parkeerplaatsen.

3.6. Eigen terrein

De parkeernormen hebben betrekking op de totale parkeercapaciteit op een locatie. Hierbij wordt zowel de parkeergelegenheid in de openbare ruimte als de parkeergelegenheid op eigen terrein meegerekend. Het is de vraag in welke mate een parkeerplaats op eigen terrein meegenomen moet worden bij het bepalen van het parkeeraanbod. Een parkeerplaats op eigen terrein kan in principe alleen door de bewoner of een bezoeker aan de betreffende woning gebruikt worden. Een parkeerplaats kent derhalve over het algemeen een lagere bezettingsgraad dan een parkeerplaats in de openbare ruimte. Ook de afmeting van de parkeergelegenheid op eigen terrein heeft invloed op de mate waarin de ruimte meegenomen wordt bij het parkeeraanbod.

Een oprit met de minimale afmetingen van 5,5 meter bij 2,5 meter wordt gezien als één volwaardige parkeerplaats. Indien de oprit langer dan 11 meter is, bestaat in principe de mogelijkheid om twee auto's te parkeren. Aangezien dit in de praktijk niet altijd zal gebeuren, wordt deze parkeergelegenheid slechts als 1,5 parkeerplaats meegerekend. Bij een brede oprit (minimaal 4,5 meter breed en 5,5 meter diep) kunnen twee auto's geparkeerd worden zonder dat ze elkaar hinderen. Een brede oprit wordt dan ook gezien als twee parkeerplaatsen. In de gemeente Oss wordt een garage(box) in het centrum (reguleringsgebied) gezien als één parkeerplaats. Buiten het centrum wordt een garage niet meegerekend als parkeergelegenheid. In de praktijk worden garages zeer beperkt gebruikt voor het parkeren van auto's.

Samengevat gelden in de gemeente Oss de volgende factoren voor bepaling van het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein:

Parkeervoorziening	Berekeningsaantal	Opmerking
Enkele oprit zonder garage	1,0	Oprit min. 5,5 meter diep
Lange oprit zonder garage of carport	1,5	Oprit min. 11 meter diep
Dubbele oprit zonder garage	2,0	Oprit min. 4,5 meter breed
Garage zonder oprit (bij woning)	0,0	
Garagebox (niet bij woning)	0,0	
Garage met enkele oprit	1,0	Oprit min. 5,5 meter diep
Garage met lange oprit	1,5	Oprit min. 11 meter diep
Garage met dubbele oprit	2,0	Oprit min. 4,5 meter breed

Aangezien in de parkeernormen uitgegaan wordt van 0,3 parkeerplaats per woning voor bezoekers, zal niet alle parkeergelegenheid op een bepaalde locatie op eigen terrein moeten liggen. Als uitgangspunt zal dan ook gehanteerd moeten worden dat per woning minimaal 0,3 parkeerplaats openbaar is.

Het gebruik van parkeerruimte op eigen terrein kan niet verplicht worden. Wel kan in het bestemmingsplan opgenomen worden dat één parkeerplaats (of in sommige gevallen twee parkeerplaatsen) op eigen terrein in stand gehouden moet worden. De kans is groot dat deze parkeerplaats in de praktijk ook gebruikt zal worden. Dit is zeker het geval als de parkeerdruk in de omgeving hoog is. De bepaling in het bestemmingsplan kan gehandhaafd worden door de afdeling BWM van de gemeente.

4. Parkeernormen andere functies

4.1. Algemeen

In de publicatie 'Parkeerkencijfers - Basis voor parkeernormering' (publicatie 182) die in 2003 uitgebracht is door het CROW, zijn voor een grote diversiteit aan functies parkeercijfers opgenomen. In het vorige hoofdstuk zijn de parkeercijfers voor woningen behandeld. De overige functies komen in dit hoofdstuk aan de orde.

4.2. Parkeerkencijfers

Het aantal benodigde parkeerplaatsen bij een bepaalde functie is afhankelijk van de stedelijkheidsgraad van de gemeente en de stedelijke zone waarin de functie zich bevindt. In het vorige hoofdstuk is reeds aangegeven dat de gemeente Oss zich wat betreft verstedelijkingsgraad bevindt in klasse 3, hetgeen 'matig stedelijk' inhoudt. Voor het bepalen van de stedelijke zones wordt de gebiedsindeling uit het Parkeerbeleidsplan Oss gebruikt. Het grondgebied van de gemeente Oss dat niet tot het plangebied van het Parkeerbeleidsplan Oss behoort, wordt beschouwd als 'rest bebouwde kom'.

Aangezien het bij de parkeerkencijfers van het CROW gaat om een orde van grootte voor het aantal parkeerplaatsen dat nodig geacht wordt bij een functie, hebben de kencijfers een bepaalde bandbreedte (minimum en maximum). Voor woningen is gesteld dat uitgegaan moet worden van het maximum. Door het maximum te nemen wordt ervoor gezorgd dat ook op middellange termijn - naar verwachting - voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn bij nieuwbouwprojecten. De marges bij andere functies dan wonen variëren vaak sterk. Voor veel functies is het aantal parkeerplaatsen dat benodigd geacht wordt, moeilijk exact vast te stellen. De werkelijke behoefte is sterk afhankelijk van de exacte invulling van de functie en de locatie. Per aanvraag zal dan ook beoordeeld moeten worden hoeveel parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden. Wel zal het minimum dat in de parkeerkencijfers van het CROW bij een functie genoemd wordt, minimaal gerealiseerd moeten worden. In bijgaande tabel zijn de parkeercijfers uit de publicatie van het CROW weergegeven.

Functie	Minimum	Maximum	Per eenheid	Aandeel bezoekers
Wijk-, buurt- en dorpscentrum	2,5	4,0	100 m ² bvo	85 %
Grootschalige detailhandel	6,0	8,0	100 m ² bvo	85 %
(Week)markt	2,5	4,0	100 m ² bvo	85 %
(Commerciële) diensverlening	2,8	3,3	100 m ² bvo	20 %
Kantoren	1,5	2,0	100 m ² bvo	5 %
Arbeidsextensieve/ bezoekersextensieve bedrijven	0,8	0,9	100 m ² bvo	5 %
Arbeidsintensieve/ bezoekersextensieve bedrijven	2,5	2,8	100 m ² bvo	5 %
Arbeidsextensieve/ bezoekersintensieve bedrijven	1,6	1,8	100 m ² bvo	35 %

Functie	Minimum	Maximum	Per eenheid	Aandeel bezoekers
Bedrijfsverzamelgebouw	0,8	1,7	100 m ² bvo	10 %
Café/bar/discotheek/cafetaria	5,0	7,0	100 m ² bvo	90 %
Restaurant	12,0	14,0	100 m ² bvo	80 %
Museum/bibliotheek	1,0	1,2	100 m ² bvo	95 %
Bioscoop/theater/schouwburg	0,3	0,4	zitplaats	
Sporthal (binnen)	2,5	3,0	100 m ² bvo	95 %
Sportveld (buiten)	13,0	27,0	ha. netto terrein	95 %
Dansstudio/sportschool	3,0	4,0	100 m ² bvo	95 %
Squashbanen	1,0	1,5	baan	90 %
Tennisbanen	2,0	3,0	Baan	90 %
Golfbaan	6,0	8,0	Hole	95 %
Bowlingbaan/biljartzaal	1,5	2,5	Baan/tafel	95 %
Stadion	0,04	0,2	Zitplaats	99 %
Evenementen/beursgebouw/ congresgebouw	6,0	8,0	100 m ² bvo	99 %
Zwembad	10,0	12,0	100 m ² bvo opp. bassin	90 %
Themapark/pretpark	4,0	12,0	ha. netto terrein	99 %
Overdekte speeltuin/hal	3,0	12,0	100 m ² bvo	90 %
Manege	0,3	0,5	Box	90 %
Cultureel centrum/wijkgebouw	1,0	3,0	100 m ² bvo	90 %
Ziekenhuis	1,5	1,7	Bed	
Arts/maatschap/kruisgebouw/ Therapeut	1,5	2,0	Behandeltkamer (min. 3 p.pr.)	65 %
WO/HBO-dag	20,0	20,0	Collegezaal (+/- 150 zitpl.)	
MBO (ROC)/WO/HBO-dag	5,0	7,0	Leslokaal (+/- 30 zitpl.)	
Voorbereiden beroepsonderwijs (VWO,HAVO,Vbo)-dag	0,5	1,0	Leslokaal (+/- 30	
Avondonderwijs	0,5	1,0	Student	
Basisonderwijs	0,5	1,0	Leslokaal	
Crèche/peuterspeelzaal/ Kinderdagverblijf	0,6	0,8	Arbeidsplaats	
Hotel	0,5	1,5	Kamer	
Volkstuin	0,3	0,3	Perceel	
Religiegebouw	0,1	0,2	Zitplaats	
Begraafplaats/crematorium	15,0	30,0	Gelijktijdige begrafenis/crem atie	

5. Beoordeling parkeervraag

5.1. Algemeen

Om te kunnen bepalen wat het aantal parkeerplaatsen is dat toegerekend kan worden aan een bepaalde bestemming (bijvoorbeeld woning of winkel), moet vastgesteld worden welke loopafstand tussen de parkeerplaats en de bestemming maximaal als acceptabel te beschouwen is. In dit hoofdstuk wordt voor verschillende functies de acceptabele loopafstand bepaald. Net als bij de parkeernormen heeft de acceptabele loopafstand betrekking op het gebied buiten het centrum van de kern Oss (het gebied dat geen onderdeel uitmaakt van het Parkeerbeleidsplan Oss).

5.2. Loopafstanden

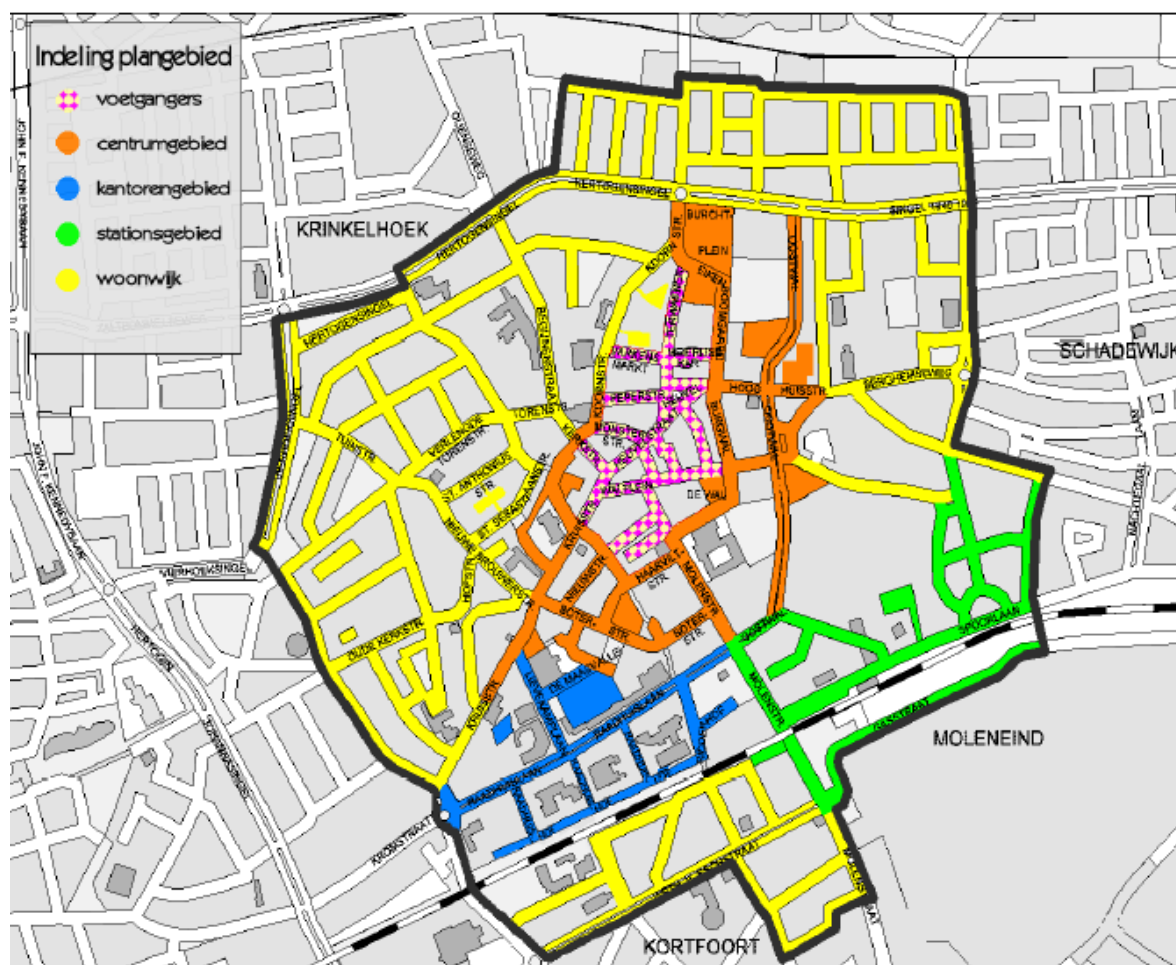
Over het algemeen hebben mensen graag een parkeerplaats direct voor de eigen woning. Deze wens is ingegeven vanuit sociale veiligheid (zicht op de auto) en vanuit het gemak. In veel gevallen is het echter niet mogelijk direct voor iedere woning voldoende parkeergelegenheid te creëren. Geaccepteerd zal moeten dat men enig afstand moet overbruggen naar een vrije parkeerplaats. De acceptatie van de loopafstand tussen parkeerplaats en bestemmingadres hangt af van de parkeerduur en het motief. In 'Parkeerkencijfers' van het CROW is een tabel opgenomen met daarin de acceptabele loopafstanden per functie. Voor wonen wordt uitgegaan van een acceptabele loopafstand van 100 meter. Een loopafstand van 100 meter tussen een woning en de parkeerruimte wordt ook voor de gemeente Oss als acceptabel gezien. Voorwaarde bij deze loopafstand is dat de parkeerplaats en de bestemming in hetzelfde verblijfsgebied liggen en dat er dus geen gebiedsontsluitingsweg overgestoken hoeft te worden.

In de publicatie 'Parkeerkencijfers' van het CROW worden de acceptabele loopafstanden gegeven van diverse andere functies:

- Winkelen 200 - 600 meter
- Werken 200 - 800 meter
- Ontspanning 100 meter
- Gezondheidszorg 100 meter
- Onderwijs 100 meter

De maximale loopafstand die in de praktijk als acceptabel gevonden zal worden, is van veel factoren afhankelijk. Alleen de parkeerduur zal gehanteerd worden om de acceptabele loopafstand te bepalen. Bij de parkeerduur wordt een onderscheid gemaakt in kort parkeren (bezoekers) en lang parkeren (onder meer personeel). Voor kort parkeren wordt een acceptabele loopafstand van 100 meter gehanteerd; voor lang parkeren 500 meter.

BIJLAGE I



Gebiedsindeling Parkeerbeleidsplan gemeente Oss

BIJLAGE II

stedelijke zone							aandeel bezoekers	opmerkingen
centrum		schil/overloop-gebied		rest bebouwde kom				
woning duur							0,3 pp per woning	woning
	min	max	min	max	min	max		
zeer sterk stedelijk	1,3	1,5	1,5	1,7	1,7	2,0		
sterk stedelijk	1,3	1,5	1,5	1,7	1,7	2,0		
matig stedelijk	1,5	1,7	1,6	1,8	1,9	2,1		
weinig stedelijk	1,5	1,7	1,7	2,0	2,0	2,2		
niet stedelijk	1,5	1,7	1,7	2,0	2,0	2,2		
woning midden							0,3 pp per woning	woning
	min	max	min	max	min	max		
zeer sterk stedelijk	1,2	1,4	1,4	1,6	1,6	1,8		
sterk stedelijk	1,2	1,4	1,4	1,6	1,6	1,8		
matig stedelijk	1,3	1,5	1,5	1,7	1,7	1,9		
weinig stedelijk	1,3	1,5	1,6	1,8	1,8	1,9		
niet stedelijk	1,3	1,5	1,6	1,8	1,8	1,9		
woning goedkoop							0,3 pp per woning	woning
	min	max	min	max	min	max		
zeer sterk stedelijk	1,1	1,2	1,2	1,4	1,3	1,5		
sterk stedelijk	1,1	1,2	1,2	1,4	1,3	1,6		
matig stedelijk	1,2	1,3	1,3	1,5	1,4	1,7		
weinig stedelijk	1,2	1,3	1,3	1,5	1,4	1,7		
niet stedelijk	1,2	1,3	1,3	1,5	1,4	1,7		
serviceflat/aanleunwoning							0,3 pp per woning	woning
	min	max	min	max	min	max		
zeer sterk stedelijk	0,3	0,6	0,3	0,6	0,3	0,6		
sterk stedelijk	0,3	0,6	0,3	0,6	0,3	0,6		
matig stedelijk	0,3	0,6	0,3	0,6	0,3	0,6		
weinig stedelijk	0,3	0,6	0,3	0,6	0,3	0,6		
niet stedelijk	0,3	0,6	0,3	0,6	0,3	0,6		
kamer verhuur							0,2 pp per woning	kamer
	min	max	min	max	min	max		
zeer sterk stedelijk	0,2	0,6	0,2	0,6	0,2	0,6		
sterk stedelijk	0,2	0,6	0,2	0,6	0,2	0,6		
matig stedelijk	0,2	0,6	0,2	0,6	0,2	0,6		
weinig stedelijk	0,2	0,6	0,2	0,6	0,2	0,6		
niet stedelijk	0,2	0,6	0,2	0,6	0,2	0,6		
binnensteden/hoofdwinkelgebieden							85%	100 m² bvo
	min	max	min	max	min	max		
zeer sterk stedelijk	2,5	3,5	-	-	-	-		
sterk stedelijk	2,5	3,5	-	-	-	-		
matig stedelijk	2,8	3,8	-	-	-	-		
weinig stedelijk	-	-	-	-	-	-		
niet stedelijk	-	-	-	-	-	-		

