



Sluis

beleidsregel parkeren kern Oostburg

Identificatie Rho adviseurs voor leefruimte

projectnummer:

1614.20161233

projectleider:

drs K. Seerden

auteur(s):

K. van der Stelt
ing. R.G.M. Louwes

planstatus

Vastgesteld

12 september 2017

Gemeente Sluis

Burgemeester en wethouders,

De burgemeester,

Mr. P.A.G. Cammaert,

De secretaris,

S.I. de Kievit-Minnaert,

Inhoud

1. Parkeernormen	3
2. Uitwerking structuurvisie Krachtig Verbonden	1
2.1. Krachtig Verbonden paragraaf 6.1 Parkeren	1
2.2. Uitwerking uitgangspunten voor parkeernormen	2

Bijlagen:

1. Tabel Parkeernormen kern Oostburg
2. Aanwezigheidspercentages
3. Loopafstanden

Inleiding.

Op 18 november 2014 heeft de Eerste Kamer de 'Reparatiewet BZK 2014' aangenomen. De Reparatiewet BZK is voor het grootste deel op 29 november 2014 in werking getreden (Stb. 2014, 458). In die wet worden de bepalingen van de Woningwet geschrapt die de grondslag vormen voor het opnemen van stedenbouwkundige voorschriften in de Bouwverordening.

De Reparatiewet BZK 2014 regelt dat de stedenbouwkundige bepalingen uit de Bouwverordening moeten worden geregeld in bestemmingsplannen. Een belangrijk stedenbouwkundig voorschrift betreft het in artikel 2.5.30, eerste lid van de (Model)Bouwverordening opgenomen verplichting dat ten behoeve van het parkeren van auto's in voldoende mate ruimte moet zijn aangebracht in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort. Als gevolg van de Reparatiewet BZK is artikel 2.5.30 van de Bouwverordening, het zogenoemde parkeerartikel, komen te vervallen. Vanaf die tijd is er in de gemeente Sluis getoetst aan de CROW-parkeernormen.

In 2015 heeft de gemeenteraad de structuurvisie Krachtig Verbonden vastgesteld. Daarin is de visie op het parkeren voor de gemeente Sluis gegeven. De "Beleidsregel parkeren kern Oostburg" is een uitwerking van voornoemde structuurvisie en voorziet in de toepassing van parkeernormen bij (ruimtelijke) ontwikkelingen in de kern Oostburg. De gemeente Sluis baseert zich daarbij op de CROW publicatie 317 "Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie" (oktober 2012). Welke normen worden toegepast en op welke wijze dit gebeurt, wordt in deze beleidsregel vastgelegd.

2. Uitwerking structuurvisie Krachtig Verbonden

1

2.1. Krachtig Verbonden paragraaf 6.1 Parkeren

In Krachtig Verbonden is in paragraaf 6.1 Parkeren ingegaan op het parkeeraspect. Daarin is het volgende opgenomen, voor zover relevant voor de kern Oostburg.

Waar hebben we mee te maken?

- In de diverse kernen, zoals Oostburg, is er geen sprake van onevenredige parkeerdruk.
- De passage in de bouwverordening, waarin was opgenomen dat aan de parkeernorm getoetst moest worden, is in 2014 vervallen. De norm zelf is nog niet vastgelegd. Momenteel wordt getoetst aan de CROW-norm.
- Door wetgeving in België en Frankrijk wordt veelvuldig geparkeerd en overnacht door vrachtwagens op niet daarvoor bestemde terreinen.

Wat willen we bereiken?

- Betere afstemming van vraag en aanbod van parkeerplaatsen (met name ten aanzien van de ontwikkelingen in Breskens en Cadzand-Bad).
- De juiste parkeerder op de juiste plaats (een goed onderscheid tussen kort, lang, vrij en vergund parkeren).
- Nieuwe initiatieven in de centrumgebieden en gemengde gebieden mogelijk maken door belemmeringen in parkeerbeleid weg te nemen.

Hoe willen we het bereiken?

- Parkeerterreinen blijven zoveel mogelijk in gemeentelijk eigendom.
- Particuliere initiatieven tot realisatie van parkeerterreinen worden ondersteund.
- Bij realisatie van parkeerplaatsen dient de ruimtelijke inpassing en afstemming in de omgeving meegenomen te worden (beeldkwaliteiten).
- Bij het bepalen van de parkeerbalans dient nadrukkelijk de toekomstige situatie afgezet te worden tegen de bestaande situatie.
- In de gebieden met de bestemming Gemengd en Centrum geen parkeernorm hanteren bij functiewijzigingen en bouwplannen. Uitzondering vormen initiatieven en ontwikkelingen waardoor de parkeerdruk aanzienlijk toeneemt (zoals bij vestiging supermarkt, appartementencomplexen, enz).
- Bij nieuwe projecten buiten gemengde en centrumgebieden dient parkeren op eigen terrein gerealiseerd te worden. Indien dit niet mogelijk is, wordt in uitzonderlijke gevallen maatwerk geleverd.
- Parkeernormen verder uitwerken voor initiatieven die niet vallen in gebieden waarvoor geen parkeernorm geldt danwel plannen die wel door hun aard en omvang wel aan de parkeernorm moeten voldoen (bv supermarkt, appartementencomplexen, enz).
- Ten behoeve van de parkeereis kunnen in sommige gevallen parkeerplaatsen worden afgekocht bij de gemeente. Hiervoor wordt een bedrag van € 2.500,- per parkeerplaats in rekening gebracht.
- Maatwerk kan worden toegepast in gevallen waarbij er in de private of publieke omgeving fysiek ruimte ontbreekt voor het realiseren van parkeerplaatsen.
- Het aanwijzen van een parkeerterrein voor vrachtwagens waar overnachten tot de mogelijkheden behoort.

2.2. Uitwerking uitgangspunten parkeernormen in de kern Oostburg.

Uitgangspunten

Hiervoor zijn bij 2.1 onder "Hoe willen we het bereiken?" de uitgangspunten benoemd zoals opgenomen in de Structuurvisie Krachtig Verbonden. In deze notitie worden de parkeernormen op basis van deze uitgangspunten nader uitgewerkt voor de kern Oostburg.

1. In de kern Oostburg is geen sprake van onevenredige parkeerdruk

Relevante parkeertekorten doen zich in de kern Oostburg niet voor. De parkeerbalans voor een initiatief kan dan ook worden gericht op de concrete situatie. In principe ontbreekt de noodzaak om hierbij een groter gebied te betrekken. De initiatiefnemer kan een onderbouwd verzoek indienen om hiervan af te wijken.

2. Parkeerterreinen blijven zoveel mogelijk in gemeentelijk eigendom.

De gemeente Sluis beschikt over parkeerterreinen, met name in het centrum van de kern. Deze terreinen zijn en blijven in gemeentelijk eigendom. Hiermee wordt gewaarborgd dat de terrein als zodanig beschikbaar blijven en kan de gemeente ook parkeerregulering toepassen, zoals bijvoorbeeld blauwe zones. De mogelijkheid van sturend parkeerbeleid kan namelijk van belang zijn voor spreiding van parkeerdruk. In de kern Oostburg is voor dit laatste niet direct een aanleiding. Behoud van de totale parkeercapaciteit is wel van belang. Daarbij is enige verschuiving tussen parkeercapaciteit van de afzonderlijke parkeerterreinen mogelijk.

3. Bij realisatie van parkeerplaatsen dient de ruimtelijke inpassing en afstemming in de omgeving meegenomen te worden (beeldkwaliteiten).

Voor de herinrichting van de openbare ruimte, zijn inrichtingstekeningen¹ vervaardigd waarbij aandacht wordt besteed aan de ruimtelijke inpassing en afstemming op de omgeving. Hierbij gaat het met name om een fraaiere inrichting ten opzichte van de oorspronkelijke situatie. Tevens is afstemming van de inrichting van de openbare ruimte van gebieden met ruimtelijk-functionele samenhang gewenst. Hiermee kunnen parkeerterreinen bijdragen aan verbetering van de kwaliteit en uitstraling van de openbare ruimte.

4. Bij het bepalen van de parkeerbalans dient nadrukkelijk de toekomstige situatie afgezet te worden tegen de bestaande situatie.

In de op te stellen parkeerbalans wordt aangegeven welke functies gebruik maken van een bepaald parkeerterrein en welke functies dat in de toekomstige situatie zullen doen. De bijbehorende parkeerbehoeftes worden berekend. Vervolgens wordt beoordeeld hoeveel parkeercapaciteit het oorspronkelijke parkeerterrein heeft en de parkeercapaciteit in de toekomstige situatie. Deze gegevens worden vergeleken. Uitgangspunt is dat het aantal parkeerplaatsen niet afneemt.

Uitzondering hierop kan zijn dat elders, binnen een aanvaardbare loopafstand, parkeerterreinen zijn ontwikkeld die op maatgevende periodes beschikbaar zijn voor ander gebruik. Parkeerterreinen bij scholen en vergelijkbare maatschappelijke voorzieningen, kunnen bij het bepalen van de parkeerbalans voor een maatgevende periode zoals zaterdagmiddag, in de parkeerbalans worden betrokken. De mate waarin die parkeercapaciteit gedeeltelijk of geheel wordt betrokken, is ook afhankelijk van de benodigde parkeercapaciteit op andere moment, zoals een vrijdagmiddag met mogelijk een iets lagere parkeerdruk dan zaterdagmiddag.

Zoals hiervoor is aangegeven is er geen aanleiding tot het uitvoeren van parkeerdrukmetingen aangezien in de kern geen sprake is van relevante parkeertekorten.

¹ Herinrichtingsplan Centrum Oostburg, vastgesteld op 25 juni 2015

5. In de gebieden met de bestemming Gemengd en Centrum geen parkeernorm hanteren bij functiewijzigingen en bouwplannen. Uitzondering vormen initiatieven en ontwikkelingen waardoor de parkeerdruk aanzienlijk toeneemt (zoals bij vestiging supermarkt, appartementencomplexen, enz).

Als uitwerking van dit uitgangspunt - en mede in relatie tot het feit dat in Oostburg geen sprake is van onevenredige parkeerdruk - wordt de stelregel gehanteerd dat bij een ruimtelijke ontwikkeling de parkeerbehoefte tot een maximum van 5 parkeerplaatsen wordt opgevangen binnen de bestaande parkeercapaciteit in de openbare ruimte. Het maximum aantal van 5 parkeerplaatsen is gekozen ter bevordering van het onderscheidend winkel- en bedrijvenbestand. Het gaat dan om het stimuleren van de kleinere zaken met een exclusief aanbod. Het stimuleert ook het starten van nieuwe winkels. Concreet betekent dit, dat een initiatiefnemer van een ruimtelijke ontwikkeling geen parkeerplaatsen hoeft te realiseren en dat er geen financiële consequenties aan verbonden zijn.

Bij een nieuw te vestigen beroep/bedrijf aan huis wordt ervan uitgegaan dat een parkeerbehoefte tot maximaal 3 parkeerplaatsen niet op eigen terrein hoeft te worden gefaciliteerd.

Voorwaarde hierbij is dat er sprake is van een kleinschalige ontwikkeling, waarbij de parkeerbehoefte op basis van de parkeereis niet meer dan 3 parkeerplaatsen bedraagt, de parkeereis redelijkerwijs (geheel of gedeeltelijk) niet op eigen terrein gerealiseerd kan worden en dat het gaat om een beroep/bedrijf aan huis, waarbij deze ondergeschikt is aan de woonfunctie.

Deze uitzondering wordt gemaakt omdat de gemeente het klimaat voor het beginnen van een beroep/bedrijf aan huis wil stimuleren. Het gaat dan om situaties waarin bijvoorbeeld de initiatiefnemer een kantoor- of praktijkruimte in een deel van de woning, niet zijnde een bijgebouw of een garage, wil starten. In hoofdzaak zal dit beroep/bedrijf aan huis zich beperken tot het gebruik van 1 of 2 kamers in de woning, zodat gelet op het aantal vierkante meters bruto vloeroppervlak deze nieuwe ruimtelijke ontwikkeling het maximum aantal van 3 parkeerplaatsen niet zal overstijgen.

Door het toepassen van deze uitzonderingsmogelijkheid verwacht de gemeente een stimulans te geven aan deze kleinschalige, niet hinderlijke, bedrijvigheid in de woonomgeving. Uiteraard dienen alle initiatieven tot zogenaamde beroepen/bedrijven aan huis wel te voldoen aan het bestemmingsplan.

6. Bij nieuwe projecten buiten gemengde en centrumgebieden dient parkeren op eigen terrein gerealiseerd te worden. Indien dit niet mogelijk is, wordt in uitzonderlijke gevallen maatwerk geleverd.

Bij initiatieven buiten het centrumgebied is het gewenst dat in parkeercapaciteit op eigen terrein wordt voorzien. Dit is ook gebruikelijk, zodat de parkeerdruk niet wordt afgewenteld op de omgeving.

Uitzonderingssituaties kunnen zich voordoen, zoals hiervoor reeds omschreven. Kleinschalige initiatieven of de beschikbaarheid van parkeerterreinen op maatgevende momenten, doordat het parkeerterrein dan slechts gedeeltelijk daadwerkelijk wordt gebruikt. Bij het maken van een parkeerbalans voor een ontwikkeling in een gebied, kan worden bekeken of dubbelgebruik van openbare parkeerplaatsen mogelijk is. In zo'n situatie is wel inzicht nodig in het daadwerkelijke gebruik van het parkeerterrein. Openingstijden van functies kunnen in de beoordeling een rol spelen.

Bij het gebruiken van parkeerruimte in de openbare ruimte is de verkeersveiligheid van belang. Bijvoorbeeld het vrijhouden van zicht op belangrijke oversteekplaatsen, zoals bij scholen en speelterreinen, is een belangrijk aandachtspunt.

7. Parkeernormen verder uitwerken voor initiatieven die niet vallen in gebieden waarvoor geen parkeernorm geldt danwel plannen die door hun aard en omvang wel aan de parkeernorm moeten voldoen (bv supermarkt, appartementencomplexen, enz).

CROW parkeerkencijfers

Voor nieuw te realiseren voorzieningen zijn door de CROW parkeerkencijfers ontwikkeld, die een hulpmiddel zijn voor de initiatiefnemers om het aantal aan te leggen parkeerplaatsen bij een bepaalde voorziening uit te rekenen. Deze parkeerkencijfers worden beschreven in CROW-publicatie nummer 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' (oktober 2012). Deze kencijfers vormen een leidraad voor het

vaststellen van lokale parkeernormen. Het is daarom noodzakelijk om de kencijfers van de CROW te vertalen naar parkeernormen voor de kern Oostburg. Daarbij is gekozen voor een minimale- en een maximale norm zodat een bandbreedte ontstaat waarbinnen bij concrete ontwikkelingen tot gemotiveerde normstelling wordt overgegaan.

Gebiedstypen

De vraag naar parkeerplaatsen en de omvang van verkeersgeneratie wordt bepaald door de locatie van de functie en het aanbod en de kwaliteit van de alternatieve vervoerswijzen. Functies in het centrumgebied resulteren in een lagere parkeervraag dan functies van dezelfde aard elders in de bebouwde kom. Daaruit volgt het onderscheid in gebiedstypes. Hierbij wordt aangetekend dat een en ander vanuit het juiste perspectief moet worden gezien, namelijk in de schaal van de gemeente Sluis als plattelandsgemeente. Hierna wordt daar nader op ingegaan.

DE PARKEERNORMEN VOOR DE KERN OOSTBURG

Parkeernormen zijn in sterke mate gekoppeld aan de omvang van de gemeenten, de stedelijkheidsfactor en het autobezit in de gemeenten.

Stedelijkheidsgraad.

Allereerst wordt door de CROW onderscheid gemaakt naar de stedelijkheidsgraad van het gebied waarin de locatie zich bevindt. De stedelijkheidsgraad wordt gebaseerd op de omgevingsadressendichtheid (het aantal adressen per vierkante kilometer), kortweg OAD, en kent vijf gradaties van zeer sterk stedelijke gebieden tot niet stedelijke gebieden. In een gebied met een hoge OAD is het aanbod – en de kwaliteit – van andere vervoerswijzen over het algemeen groter dan in een gebied met een lage OAD. Als gevolg hiervan worden in een gebied met een hoge stedelijkheidsgraad lagere parkeernormen toegepast. De gemeente Sluis is volgens CBS een niet stedelijke omgeving [statline.cbs.nl].

Gebiedstypen

De vraag naar parkeerplaatsen en de omvang van verkeersgeneratie wordt bepaald door de locatie van de functie en het aanbod en de kwaliteit van de alternatieve vervoerswijzen. Functies in het centrumgebied resulteren in een lagere parkeervraag dan functies van dezelfde aard elders in de bebouwde kom. Daaruit volgt het onderscheid in gebiedstypes. De CROW hanteert de volgende gebiedstypes: "centrum", "schil centrum", "rest bebouwde kom" en "buitengebied".

Om tot een weloverwogen keuze van het toe te passen gebiedstype te komen wordt de kern Oostburg beoordeeld vanuit het perspectief en de schaal van de gemeente Sluis, zijnde een plattelandsgemeente. Er is geen sprake van hoogwaardig openbaar vervoer en het aanbod en kwaliteit van andere vervoerswijzen is beperkt. Dit betekent dat men in het algemeen is aangewezen op de auto.

Het autobezit in de gemeente wordt gehanteerd als belangrijke graadmeter bij de bepaling van de parkeernormen. Het autobezit in de gemeente Sluis (aantal: 484 personenauto's per 1.000 inwoners) is, omgerekend, 7,5% hoger dan gemiddeld in de provincie Zeeland (aantal: 450 personenauto's) en ten opzichte van het landelijk gemiddelde is het autobezit 11,5% hoger (aantal: 434 personenauto's).

Als gevolg van dit relatief hoge autobezit in de gemeente Sluis ligt het in de rede om voor de kern Oostburg in basis te kiezen voor het toepassen van het gebiedstype "rest bebouwde kom". Echter de kern Oostburg heeft van oudsher in de regio West Zeeuws-Vlaanderen - en derhalve binnen de gemeente Sluis - de functie van regionale voorzieningekern. Dit betekent dat inwoners uit andere kernen naar Oostburg komen voor onder andere gezondheidszorg, gemeentesecretarie, (middelbaar) onderwijs en theaterbezoek. Qua openbaar vervoer is voor de kern Oostburg, in de schaal van de gemeente Sluis als plattelandsgemeente, sprake van een goede bereikbaarheid. Zo is direct nabij het Gezondheidscentrum Antonius en het Zwin College het enige busstation in de gemeente gesitueerd. Bovendien komen inwoners uit andere kernen, als ook Belgen en de vele toeristen die in het kustgebied verblijven, in Oostburg hun dagelijkse boodschappen doen. Met de vaststelling van het Masterplan Aantrekkelijk Oostburg (27 september 2012) is beleidsmatig ingezet om deze centrumfunctie te versterken. Daartoe zijn in het "actieplan aantrekkelijk centrum" nadere hoofddoelstellingen geformuleerd en is als uitwerking daarvan op 25 juni 2015 het herinrichtingsplan centrum Oostburg vastgesteld.

Gelet op het vorenstaande wordt het standpunt ingenomen dat voor het gebied, gevormd door de grens bebouwde kom van de kern Oostburg, het gebiedstype "schil centrum" wordt toegepast (zie Bijlage 1).

De parkeernormen bij nieuw- en verbouwplannen en functiewijzigingen

Er valt onderscheid te maken tussen nieuwbouwplannen, verbouwplannen, uitbreidingsplannen en functiewijzigingen.

- Bij nieuwbouwplannen wordt de verplichting tot de aanleg van parkeervoorzieningen berekend aan de hand van de parkeernormentabel uit bijlage 1.

- Uitbreidingsplannen, waarbij dus sprake is van een vergroting van het bruto vloer oppervlakte, leiden automatisch tot een hogere parkeernorm, waarbij eveneens uitgegaan wordt van de normtabel uit bijlage 1.
- Bij verbouwplannen of een wijziging van het gebruik van een pand wordt de parkeereis van het huidige bouwplan c.q. de oude functie met de bestaande bestemming op eigen erf in mindering gebracht op de nieuw vast te stellen parkeerbehoefte. Wanneer er sprake is van een overschot aan parkeerruimte op eigen terrein na de verbouw dan wel de functiewijziging, dan wordt de extra parkeervraag op eigen terrein opgevangen. Wanneer hiervan geen sprake is, moet naar alternatieven worden gezocht.

Concreet betekent dit dat, als de oude situatie niet voldeed (er waren al te weinig parkeerplaatsen volgens de huidige parkeernormen) er geen aanvulling van dit tekort nodig is. Met andere woorden: een tekort aan bestaande parkeerplaatsen komt niet ten laste van de nieuwe ruimtelijke ontwikkeling bij verbouw alsmede bij een functiewijziging.

De minimale ontwerpisen voor het parkeren op eigen terrein

De inrichting van een parkeervoorziening speelt qua bruikbaarheid en veiligheid een belangrijke rol. De ruimte voor het parkeren van auto's moet afmetingen hebben die voldoen voor het stallen van personenauto's. Beoogd wordt dat parkeerplaatsen zodanig worden ingericht dat deze ook daadwerkelijk kunnen worden gebruikt.

Het dubbelgebruik van parkeergelegenheid in de openbare ruimte

Door toepassing van dubbelgebruik van een parkeervoorziening kan het aantal te realiseren parkeerplaatsen worden geoptimaliseerd. Op deze manier zijn er minder parkeerplaatsen nodig, dan wanneer het parkeren afzonderlijk per functie gerealiseerd wordt. Het aantal parkeerplaatsen is zodoende meer passend bij een (combinatie van) functie(s).

Het berekenen van de mate van dubbelgebruik geschiedt op basis van in bijlage 2 opgenomen aanwezigheidspercentages op maatgevende momenten. Deze percentages worden toegepast om een optimaal aantal parkeerplaatsen bij meerdere ruimtelijke functies te waarborgen. Hiermee wordt voorkomen dat de parkeereis onevenredig hoog wordt. Niet elke functie heeft namelijk het volledige aantal parkeerplaatsen nodig gedurende de hele dag/week. Zo zijn parkeerplaatsen voor bedrijven met name overdag op werkdagen noodzakelijk terwijl bewoners met name in de avonden en weekeinden het meest behoefte hebben aan parkeergelegenheid bij de woningen.

De in bijlage 2 opgenomen tabel voor de aanwezigheidspercentages is overgenomen uit de CROW-publicatie. Het geeft het percentage gebruikte parkeerplaatsen weer bij een bepaalde functie op een bepaald moment. De tabel moet als volgt worden gelezen: als er bij de functie 'woningen' normatief 100 parkeerplaatsen moeten worden aangelegd, zijn er op een werkdag overdag 50 in gebruik; op een werkdag middag 60 etcetera.

Bij de aanwezigheidspercentages is een uitsplitsing gemaakt naar diverse perioden in de week. Maatgevend voor de parkeereis is het moment met de hoogst gesommeerde parkeerbelasting op basis van de aanwezigheidspercentages.

Eigen terrein

Het uitgangspunt is dat bij toekomstige ontwikkelingen in de kern Oostburg het parkeren dient te worden gerealiseerd op eigen terrein

Met 'parkeren op eigen terrein' wordt bedoeld: een ruimte voor het parkeren of stallen van auto's in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw hoort, passend binnen het vigerende bestemmingsplan. Over de interpretatie van de begrippen 'eigen terrein' en 'openbaar toegankelijk terrein' bestaan wel eens misverstanden. 'Eigen terrein' komt immers vaak overeen met 'privé terrein, niet zijnde openbaar gebied'. Maar 'eigen terrein' kan ook een 'openbaar toegankelijk gedeelte' zijn van een privé terrein. Het bezoekersaandeel van de parkeernormen dient gelegen te zijn in openbaar toegankelijk terrein.

Van een eigen terrein is ook sprake indien de initiatiefnemer parkeerplaatsen aanlegt op een terrein dat in eigendom is binnen de in bijlage 3 genoemde maximum loopafstand tot aan de betreffende functie. Een voorbeeld hiervan is de vestiging van een restaurant in een van de kernen of buurtschappen waarbij in de parkeerbehoefte voorzien is door de aanleg van parkeerplaatsen op eigen (in eigendom zijnd) terrein binnen een loopafstand van maximaal 200 meter tot aan het restaurant.

Opvang van het vereiste aantal ontbrekende parkeerplaatsen van de nieuw te realiseren ontwikkeling in de kern Oostburg kan tevens plaatsvinden in het openbare aanbod binnen de in bijlage 3 genoemde maximum loopafstand tot de betreffende functie. Een dubbelgebruik van de openbare parkeerruimte is mogelijk onder de strikte voorwaarde dat er geen overlap ontstaat met andere functies op datzelfde tijdstip in de omgeving.

Bijvoorbeeld de vestiging van een functie uit de categorie 'sport en recreatie' of 'horeca en logies' waarvan de meeste bezoekers 's avonds gebruik maken en degenen die met de auto komen deze kunnen parkeren op de reeds aanwezige openbare (gemeentelijke) parkeerplaatsen in de directe omgeving.

8. Maatwerk kan worden toegepast in gevallen waarbij er in de private of publieke omgeving fysiek ruimte ontbreekt voor het realiseren van parkeerplaatsen.

Hiervoor zijn voorbeelden van maatwerk beschreven. Bij toetsing van een initiatief aan de parkeernormen moet worden aangetoond dat sprake is van vergelijkbare situaties. Dit vraagt een motivering van de zijde van de initiatiefnemer.

9. Het aanwijzen van een parkeerterrein voor vrachtwagens waar overnachten tot de mogelijkheden behoort.

Het aanwijzen van parkeerterreinen voor vrachtwagens en overnachting vindt plaats in het kader van de APV.

Bijlage 1 Parkeernormen kern Oostburg

Stedelijkheidsgraad: Niet stedelijk

Woningen

Categorie/functie	Schil centrum		waarvan bezoekers-aandeel	per eenheid
	minimale parkeernorm	maximale parkeernorm		
woning/appartement	1,1	1,9	0,3	per woning/appartement
kamer verhuur	0,6	0,7	0,2	per kamer

Detailhandel

Categorie/functie	Schil centrum		waarvan bezoekers-aandeel	per eenheid
	minimale parkeernorm	maximale parkeernorm		
buurtsupermarkt	2,3	4,3	89%	per 100 m ² bvo
discountsupermarkt	4,8	6,8	96%	per 100 m ² bvo
fullservice supermarkt (laag- en middellaag prijsniveau)	4,6	6,6	93%	per 100 m ² bvo
fullservice supermarkt (middelhoog en hoog prijsniveau)	3,8	5,8	93%	per 100 m ² bvo
grote supermarkt	6,9	8,9	84%	per 100 m ² bvo
groothandel in levensmiddelen	6,3	8,3	80%	per 100 m ² bvo
buurt- en dorpscentrum	2,4	4,4	72%	per 100 m ² bvo
weekmarkt (bij klein wijk, buurt en dorpscentrum)	0,18	0,27	85%	per m ² markt kraam
kringloop winkel	1,0	1,5	89%	per 100 m ² bvo
bruin- en witgoedzaken	5,4	6,9	92%	per 100 m ² bvo
woonwarenhuis/woonwinkel	1,5	2,0	91%	per 100 m ² bvo
woonwarenhuis (zeer groot)	n.v.t.	n.v.t.	95%	per 100 m ² bvo
meubelboulevard/woonboulevard	1,9	2,4	93%	per 100 m ² bvo
winkelboulevard	3,6	4,1	94%	per 100 m ² bvo
outletcentrum	8,5	10,5	94%	per 100 m ² bvo
bouwmarkt	1,6	2,1	87%	per 100 m ² bvo
tuincentrum	2,1	2,6	89%	per 100 m ² bvo
groencentrum	2,1	2,6	89%	per 100 m ² bvo

Kantoren en bedrijven

Categorie/functie	Schil centrum		waarvan bezoekers-aandeel	per eenheid
	minimale parkeernorm	maximale parkeernorm		
kantoor (zonder baliefunctie)	2,1	2,6	5%	per 100 m ² bvo
commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	2,7	3,2	20%	per 100 m ² bvo
bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	1,7	2,2	5%	per 100 m ² bvo
bedrijf arbeidsintensief/bezoekersintensief (loods, opslag, transportbedrijf)	1,7	2,2	5%	per 100 m ² bvo
bedrijfsverzamelgebouw	1,5	2,0		per 100 m ² bvo

Horeca en logies

Categorie/functie	Schil centrum		waarvan bezoekers-aandeel	per eenheid
	minimale parkeernorm	maximale parkeernorm		
camping/kampeerterrein	n.v.t.	n.v.t.	90%	per standplaats
bungalowpark (huisjescomplex)	n.v.t.	n.v.t.	91%	per bungalow
1*hotel	0,7	0,9	77%	per 10 kamers
2*hotel	2,1	2,6	80%	per 10 kamers
3*hotel	2,9	3,9	77%	per 10 kamers
4*hotel	4,8	5,8	73%	per 10 kamers
5*hotel	7,5	9,1	65%	per 10 kamers
café/bar/caféetaria	5,0	7,0	90%	per 100 m ² bvo
restaurant	10,0	12,0	80%	per 100 m ² bvo
discotheek	11,9	15,9	99%	per 100 m ² bvo

evenementenhal/beu rgsgebouw/congresgebou w	5,0	8,0	99%	per 100 m ² bvo
---	-----	-----	-----	----------------------------

Sport, cultuur en ontspanning

Categorie/functie	Schil centrum		waarvan bezoekers-aandeel	per eenheid
	minimale parkeernorm	maximale parkeernorm		
bibliotheek	0,5	1,0	97%	per 100 m ² bvo
museum	0,7	0,9	95%	per 100 m ² bvo
bioscoop	7,0	9,0	94%	per 100 m ² bvo
filmtheater/fil mhu is	4,3	6,3	97%	per 100 m ² bvo
theater/schouwburg	6,5	9,5	87%	per 100 m ² bvo
musicaltheater	2,9	3,9	87%	per 100 m ² bvo
casino	5,6	6,6	86%	per 100 m ² bvo
bowlingc entrum	1,8	2,8	89%	per bowlingbaan
biljart-/snookerc entrum	0,9	1,4	87%	per tafel
dansstudio	3,4	4,4	93%	per 100 m ² bvo
fitnessstudio/sportschool	2,9	3,9	87%	per 100 m ² bvo
fitnesscentrum	4,0	5,0	90%	per 100 m ² bvo
wel lnesscentrum (thermen, kuurc entrum, beautyc entrum)	n.v.t.	n.v.t.	99%	per 100 m ² bvo
sauna, hammam	4,1	5,1	99%	per 100 m ² bvo
sporthal	1,9	2,4	96%	per 100 m ² bvo
sportzaal	1,7	2,2	96%	per 100 m ² bvo
tennishal	0,3	0,5	87%	per 100 m ² bvo
squashhal	2,3	2,5	84%	per 100 m ² bvo
zwembad overdekt	9,7	11,7	97%	per 100 m ² bassin
zwembad openlucht	9,1	11,1	99%	per 100 m ² bassin
zwemp aradijs	n.v.t.	n.v.t.		per 100 m ² bvo
sportveld	13,0	27,0	95%	per hectare netto terrein
stadion	0,04	0,2	99%	per zitplaats
kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)	1,3	1,8	98%	per 100 m ² bvo
kunstijsbaan (400 meter)	2,0	2,5	98%	per 100 m ² bvo
ski- en snowboardhal	n.v.t.	n.v.t.		per 100 m ² sneeuw (excl. oefenpistes)
jachthaven	0,5	0,7		per ligplaats
golfoefencentrum	n.v.t.	n.v.t.	93%	per centrum
golfbaan (per 18 holes, 60 ha)	n.v.t.	n.v.t.	98%	per 18 holes, 60 ha
indoorspeeltuin (kind erspeelhal), gemiddeld en klein er	1,4	6,4	97%	per 100 m ² bvo
indoorspeeltuin (kind erspeelhal), groot	2,1	7,1	98%	per 100 m ² bvo
indoorspeeltuin (kind erspeelhal), zeer groot	3,4	6,4	98%	per 100 m ² bvo
kinderbo erderij (stadsboerderij)	18,8	18,8		per gemiddeld e boerderij
manege (paardenhouderij)	n.v.t.	n.v.t.	90%	per box
dierenpark	4,0	12,0	99%	per ha, netto terrein
attractie- en pretpark	4,0	12,0	99%	per ha, netto terrein
volkstuin	1,1	1,4	100%	per 10 tuinen
plantentuin (botanische tuin)	27,5	27,5		per gemiddeld e tuin

Gezondheidszorg en (sociale voorzieningen)

Categorie/functie	Schil centrum		waarvan bezoekers-aandeel	per eenheid
	minimale parkeernorm	maximale parkeernorm		
huisartsenpraktijk (-centrum)	2,5	3,0	57%	per behandelkamer
apotheek	2,6	3,1	45%	per apoth eek
fysiotherapiepraktijk (-centrum)	1,4	1,9	57%	per behandelkamer
consultatiebureau	1,5	2,0	50%	per behandelkamer
consultatiebureau voor ouderen	1,5	1,7	38%	per behandelkamer
tandarts enpraktijk (-centrum)	1,9	2,4	47%	per behandelkamer
gezondheidscentrum	1,8	2,3	55%	per behandelkamer
ziekenhuis	1,6	1,8	29%	per 100 m ² bvo
crematorium	n.v.t.	n.v.t.	99%	per (deels) gelijk tijdige plechtigheid
begraafplaats	n.v.t.	n.v.t.	97%	per (deels) gelijk tijdige plechtigheid
penitentiare inrichting	1,9	2,4	37%	per 10 cellen
religiegebouw	0,1	0,2		per zitplaats
verpleeg- en verzorgingstehuis	0,5	0,7	60%	per wooneenheid

Onderwijs

Categorie/functie	Schil centrum		waarvan bezoekers-aandeel	per eenheid
	minimale parkeernorm	maximale parkeernorm		
kinderdagverblijf (crèche)	1,1	1,3	0%	per 100 m ² bvo
basisonderwijs	0,5	1,0		per leslokaal
middelbare school	3,6	5,6	11%	per 100 leerlin gen
ROC	4,4	6,4	7%	per 100 leerlin gen

hogeschool	8,2	12,2	72%	per 100 studenten
universiteit	13,4	17,4	48%	per 100 studenten
avondonderwijs	4,7	6,7	95%	per 10 studenten

Bijlage 2 Aanwezigheidspercentages

1

	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Koop-avond	Werkdag-nacht	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	0%	0%
supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	0%
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
sportfuncties buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
bioscoop/theater/podium/enz	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
sociaal medisch: arts/maatschap/therapeut/con- sultatiebureau	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
verpleeg- /verzorgingshuis/aanleunwo- ning/verzorgingsflat	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
ziekenhuis patiënten inclusief bezoekers	60%	100%	60%	60%	5%	60%	60%	60%
ziekenhuis medewerkers	75%	100%	40%	40%	25%	40%	40%	40%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%

Bijlage 3 Loopafstanden

2

hoofdfunctie	acceptabele loopafstand
wonen	100 meter
winkelen	200-600 meter
werken	200-800 meter
ontspanning	100 meter
gezondheidszorg	100 meter
onderwijs	100 meter