

Nota Parkeernormen Breda 2021



Gemeente Breda

Datum: 6 mei 2021

Versie: 1.9 (na vaststelling in Raad d.d. 29 april 2021 inclusief verwerking van amendement A29042021 Parkeernormen)

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	WAAROM EEN NIEUWE NOTA PARKEERNORMEN?	3
1.2	VISIE OP AUTO- EN FIETSPARKEREN IN RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN	4
1.3	NOEMENSWAARDIGE WIJZIGINGEN	5
1.4	LEESWIJZER	6
2	Juridisch kader	7
2.1	DE PARKEERNORM, PARKEERBALANS EN DE PARKEEREIS	7
2.2	BESTAANDE EN NIEUWE BESTEMMINGSPANNEN	7
2.3	DE AFWIJKINGSBEVOEGDHEID IN HET PARKEERARTIKEL	8
2.4	OP WEG NAAR DE OMGEVINGSWET	8
2.5	INWERKINGTREDING	8
3	De autoparkeernormen	9
3.1	STEDELIJKHEIDSGRAAD EN GEBIEDSINDELING	9
3.2	AUTOPARKEERNORMEN VOOR VERSCHILLENDE FUNCTIES	10
4	De fietsparkeernormen	11
4.1	TOTSTANDKOMING FIETSPARKEERNORMEN	11
4.2	KWALITEITSEISEN FIETSPARKEERPLAATSEN EN TOEPASSING	11
5	Het toepassingskader	12
5.1	VAN PARKEERNORM NAAR PARKEEREIS	12
5.2	BEPALING VAN DE PARKEERVRAAG	13
5.3	BEPALING VAN HET PARKEERAANBOD	16
5.4	DE PARKEEREIS	19
6	Borging van gemaakte afspraken over parkeren	20
6.1	VASTLEGGING IN DE OMGEVINGSVERGUNNING: KWANTITATIEF EN KWALITATIEF DE BESCHIKBAARHEID, OOK IN DE TOEKOMST GOED GEREGLD: PRIVAATRECHTELIJKE AFSPRAKEN	20 20
6.2	GEZAMENLIJK UITWERKEN: HET PARKEERATELIER	21
	Bijlage 1 Begrippenlijst	22
	Bijlage 2 Gebiedsindeling	20
	Bijlage 3 Autoparkeernormen	21
	Bijlage 4 Fietsparkeernormen	24
	Bijlage 5 Aanwezigheidspercentages	27
	Bijlage 6 Maximale loopafstanden	28
	Bijlage 7 Kwaliteitseisen fietsparkeren	29

1 Inleiding

Voor u ligt de Nota Parkeernormen Breda 2021. In deze nota zijn kwantitatieve en kwalitatieve eisen opgenomen die de gemeente Breda stelt aan auto- en fietsparkeren in nieuwbouw- uitbreidings- en transformatieontwikkelingen. Deze nota vervangt de parkeernormen en regels over de toepassing van parkeernormen uit de Herijking nota Parkeer- en Stallingsbeleid 2013 (vastgesteld door de gemeenteraad op 20 juni 2013)¹.

1.1 Waarom een nieuwe nota parkeernormen?

Voor de gemeente Breda hebben verschillende ontwikkelingen de aanleiding gevormd voor het opstellen van een nieuwe nota parkeernormen. De belangrijkste hiervan zijn:

In het bestuursakkoord 2018-2022 Lef & Liefde luidt een van de centrale doelstellingen: 'meer woningen in Breda'. In Breda moeten tijdens deze bestuursperiode 6.000 woningen gebouwd worden om de woningbehoefte te kunnen faciliteren. Deze woningbouwopgave schetst een van de kaders waarbinnen parkeernormen acteren. Ontwikkelaars hebben behoefte aan een nieuwe parkeernormennota met meer ruimte voor flexibiliteit en maatwerk. Deze nota parkeernormen biedt een handreiking voor passende en haalbare parkeeroplossingen. Anderzijds moet voorkomen worden dat in de omgeving van ontwikkellocaties parkeeroverlast ontstaat.

Relatie met stedelijke bereikbaarheid: de bereikbaarheid van het centrum en het toekomstige CrossMark Breda staat onder druk. Toename van het aantal parkeerplaatsen binnen het centrumgebied leidt tot toename van het aantal verkeersbewegingen. Er komt een moment dat de infrastructuur de toename niet meer aan kan. In het centrum moet (en kan) daarom nog beperkt parkeercapaciteit worden toegevoegd bij nieuwbouwontwikkelingen en is behoefte aan efficiënter gebruik van het bestaande parkeerareaal.

Nieuwe landelijk inzichten: de vigerende nota parkeer- en stallingsbeleid is in 2004 vastgesteld en in 2013 herijkt. Nu, zeven jaar later, zijn allerlei nieuwe inzichten ontstaan op het gebied van autobezit en -gebruik gerelateerd aan parkeren. Ook zijn er nieuwe mogelijkheden op het gebied van deelmobiliteit, die invloed hebben op de parkeerbehoefte van een nieuwbouwontwikkeling. En niet alleen geldt dit voor autoparkeren, ook fietsparkeren is sterk in ontwikkeling. De gemeente Breda heeft de ambitie om deze nieuwe inzichten een plek te geven in haar parkeernormenbeleid.

¹ Deze nota parkeernormen vervangt ad. 2 parkeernormen en omgevingsvergunning inclusief de bijbehorende bijlagen uit de Herijking nota Parkeer- en Stallingsbeleid 2013.

1.2 Visie op auto- en fietsparkeren in ruimtelijke ontwikkelingen

Met parkeernormen wordt in nieuwbouw- en transformatieontwikkelingen gewaarborgd dat in voldoende mate parkeerruimte voor auto en fiets beschikbaar is. Hierbij geldt dat een tekort evenals een overschot aan parkeerruimte tot ongewenste effecten leidt. Parkeernormen hebben een cruciale rol bij het ontwikkelen van een bereikbare, leefbare en duurzame stad. In haar visie op auto- en fietsparkeren in ruimtelijke ontwikkelingen maakt de gemeente Breda onderscheid tussen drie kerndoelstellingen:

- Parkeernormen die aansluiten bij de Bredase werkelijkheid ten aanzien van autobezit en autogebruik;
- Een flexibel toepassingskader;
- Het structureren van de dialoog tussen de gemeente en initiatiefnemers.

De behoefte aan auto- en fietsparkeerplaatsen verschilt van wijk tot wijk. Door de nabijheid van voorzieningen is in het centrum de behoefte aan autoparkeerplaatsen lager en de behoefte aan fietsparkeerplaatsen over het algemeen groter. Dit in tegenstelling tot wijken die op grotere afstand van het centrum gelegen zijn. Breda gelooft in parkeernormen die aansluiten bij de karakteristieken van gebieden en bovenal bij de karakteristiek van de gemeente. Met haar parkeernormen blijft Breda aansluiten bij de parkeerkcijfers van het CROW. Het CROW is een landelijk kennisplatform op het gebied van mobiliteit en infrastructuur.

De term toepassingskader staat voor het afpellen van de parkeerbehoefte naar mogelijkheden om deze behoefte fysiek op te lossen. Deze nota biedt ruimte voor alternatieve denkrichtingen met als doel het bewerkstelligen van duurzaam ruimtegebruik. De gemeente hanteert het uitgangspunt dat de parkeerbehoefte in beginsel op eigen terrein wordt opgelost.

Nieuwe parkeervoorzieningen: belangrijke kans

Gebouwde parkeervoorzieningen en parkeerplaatsen op maaiveld verdienen de grootste aandacht bij de uitwerking van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Niet alleen aan de voorkant bij het bepalen van de benodigde aantallen, maar ook in vorm en uitwerking. Daarbij moet worden gedacht aan zaken als logische looproutes, voldoende laadpunten, veilige verlichting, maar ook aan een duurzame inrichting. Zo moet een uitgangspunt zijn dat alle parkeerplaatsen op maaiveld zodanig worden aangelegd dat er sprake kan zijn van een maximale waterdoorlaatbaarheid.

De gemeente Breda gelooft ook in de kracht van samenwerking. De beste parkeeroplossingen komen tot stand wanneer initiatiefnemers inspelen op de kennis en ervaring die aanwezig is bij de gemeente en vice versa. De gemeente hanteert procesafspraken om de dialoog tussen beide partijen te structureren. Zo wordt er een praktische parkeerbalans opgesteld. Dit is een visuele vertaling van de parkeeroplossingen die op papier bedacht zijn. Met de praktische parkeerbalans wordt inzicht gegeven in wie, wanneer (op welk moment van de dag) op welke locatie parkeert.

Blik in het verleden

Het CROW maakt altijd gebruik van een bandbreedte qua parkeernormen. De gemeente Breda heeft op basis hiervan in het verleden gekozen (2004, herijking 2013) om aan te sluiten bij de onderkant van de bandbreedte (niet exact, soms iets erboven) en altijd gesproken van minimum normen. Meer parkeerplaatsen realiseren mocht en minder parkeerplaatsen niet tenzij er weloverwogen keuzes zijn gemaakt passend binnen het ontheffingsbeleid wat geldig was. Met de nieuwe parkeernormen opgenomen in deze nota sluit de gemeente Breda wederom aan bij de onderkant van de CROW bandbreedte, maar we spreken niet meer van minimum normen.

In het nieuwe parkeernormenbeleid worden meer mogelijkheden geboden om onderbouwd af te wijken van de parkeernorm door middel van een goed mobiliteitsplan (bijvoorbeeld deelauto's). In principe is het een voortzetting van de werkwijze, maar in een licht gewijzigde vorm. We spreken niet meer van ontheffing en de normen zijn niet meer minimaal, maar een vast gegeven. De hoogte van deze normen is niet sturend of zeer laag in vergelijking met andere gemeenten of de CROW cijfers, maar zijn passend bij het feitelijke autobezit- en gebruik per functie en deelgebied in de stad.

Wel wordt voor functies in het centrum (behoudens wonen en werken) bewust voor een lagere norm gekozen en wordt er bijvoorbeeld bij wonen ook gekozen voor toevoeging van diverse soorten woningen (klein, sociaal, middelduur etc.), waarbij aangesloten wordt bij de landelijke trend en bij de gemeentelijke versnellingsopgave wonen. Op basis van onderzoek zijn ook de bezoekersaandelen bij woningen iets verlaagd, wat als totaal een lagere norm betekent. De grotere diversiteit in soorten woningen die worden opgeleverd betekent bovendien dat we ook daarop anticiperen met meer opties zowel in typen woningen als locaties in de stad (van hartje centrum tot buitengebied).

1.3 Noemenswaardige wijzigingen

Dit parkeernormenbeleid kan gezien worden als een evolutie van het beleid over de hoogte en toepassing van parkeernormen uit de Herijking nota parkeerbeleid 2013. Aan voorliggende nota parkeernormen ten opzichte van de herijking een aantal nieuwe aspecten toegevoegd. De meest noemenswaardige wijzigingen zijn:

- In het toepassingskader van deze nota parkeernormen wordt invulling gegeven aan het principe van de mobiliteitscorrectie. De mobiliteitscorrectie is een onderbouwde correctie op de hoogte van de parkeerbehoefte, bijvoorbeeld als gevolg van de inzet van deelauto's.
- In deze nota parkeernormen is een vrijstelling opgenomen voor kleinschalige ruimtelijke ontwikkelingen. Een ontwikkeling wordt als kleinschalig gezien op het moment dat de normatieve parkeerbehoefte, na eventuele saldering, maximaal 4 parkeerplaatsen bedraagt.
- In deze nota parkeernormen zijn naast autoparkeernormen ook parkeernormen voor de fiets opgenomen. Hierbij wordt ook aandacht besteed aan tweewielers met een afwijkende maat zoals bakfietsen, fietsen met een fietskrat of brom- en snorfietsen.
- In het verleden maakte de gemeente Breda gebruik van het zogeheten parkeerfonds. De parkeerfondsregeling maakte het voor initiatiefnemers mogelijk om een vastgesteld geldbedrag per parkeerplaats te betalen. Met deze storting ging de verplichting om aan de parkeereis te voldoen over van de initiatiefnemer naar de gemeente. In deze nota is een dergelijke regeling niet meer opgenomen.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is het juridisch kader opgenomen waarbinnen deze nota parkeernormen acteert. Hierin zijn onder andere de afwijkingsbevoegdheid en de overgangsregeling opgenomen. In het hierop volgende hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de autoparkeernormen. In hoofdstuk 4 wordt een toelichting gegeven op de fietsparkeernormen. Hierbij wordt nadrukkelijk aandacht besteed aan de wijze waarop de fietsparkeernormen worden toegepast. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op het toepassingskader dat op deze nota van toepassing is. In hoofdstuk 6 wordt ten slotte ingegaan op het onderwerp borging.

In de onderstaande tabel is een overzicht opgenomen van de in hoofdstuk 7 opgenomen bijlagen.

Bijlage 1	Begrippenlijst
Bijlage 2	Gebiedsindeling
Bijlage 3	De autoparkeernormen
Bijlage 4	De fietsparkeernormen
Bijlage 5	Aanwezigheidspercentages
Bijlage 6	Maximale loopafstanden
Bijlage 7	Kwaliteitseisen fietsparkeren

2 Juridisch kader

Deze nota parkeernormen draagt bij aan een goede ruimtelijke ordening en met ingang van de Omgevingswet in 2021 aan een veilige en gezonde leefomgeving. Deze doelstelling dient als juridisch vertrekpunt voor deze nota parkeernormen. De nota parkeernormen heeft een directe relatie met bovenliggende gemeentelijke beleidskaders. Dit geldt in het bijzonder voor het parkeerbeleid, de mobiliteitsvisie en de duurzaamheidsvisie.

2.1 De parkeernorm, parkeerbalans en de parkeereis

Een parkeernorm is een getal dat aangeeft hoeveel auto- en fietsparkeerplaatsen benodigd zijn per 100 vierkante meter of per eenheid. Op basis van de functies die worden gerealiseerd, met de bijbehorende parkeernormen, wordt een parkeerbalans opgesteld. In een parkeerbalans wordt ook rekening gehouden met gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen (dubbelgebruik).

Uit de parkeerbalans volgt een parkeerbehoefte. Deze behoefte dient op enige wijze te worden gefaciliteerd. Op hoofdlijnen kunnen hiervoor drie capaciteitsvormen worden aangewend. Het parkeren op afstand is een variant op deze drie vormen.

- Parkeren in private parkeervoorzieningen;
- Parkeren op eigen terrein;
- Parkeren in openbare parkeervoorzieningen (in de openbare ruimte of in openbare parkeergarages).

De parkeereis is in feite het resultaat van de parkeerbalans, in combinatie met de capaciteitsvormen (ook in aantallen) waarmee de parkeerbehoefte wordt gefaciliteerd. Een voorbeeld van een parkeereis is opgenomen in het onderstaande kader.

De parkeereis

Parkeerbehoefte: 50 parkeerplaatsen

Capaciteitsvormen:

- | | |
|--|--------------------|
| • Parkeren op eigen terrein: | 20 parkeerplaatsen |
| • Parkeren in private voorzieningen: | 20 parkeerplaatsen |
| • Parkeren in openbare parkeervoorzieningen: | 10 parkeerplaatsen |

2.2 Bestaande en nieuwe bestemmingsplannen

Bestemmingsplannen vervullen een belangrijke rol in het ruimtelijke ordeningsbeleid van de gemeente. Parkeren vormt een vast onderdeel van ieder ruimtelijk besluit. Sinds een wetwijziging op 29 november 2014 geldt dit zeker. Bestemmingsplannen die worden vastgesteld na die datum moeten op juiste wijze de parkeernormen borgen in de planregels. Uitsluitend opnemen dat 'voldoende parkeergelegenheid beschikbaar moet zijn' is onvoldoende.

De gemeente Breda heeft bestaande bestemmingsplannen en stelt daarnaast met regelmaat nieuwe bestemmingsplannen op. Aanvullend op bestaande bestemmingsplannen is door middel van het Parapluplan Parkeren 2017 (vastgesteld door de gemeenteraad op 12 april 2018) voorzien in een parkeerregeling. Het parapluplan verwijst naar de herijking van de Nota

parkeer- en stallingsbeleid uit 2013 en de wijzigingen daarvan. Met deze verwijzing is de koppeling gelegd tussen het parapluplan en deze nota parkeernormen. Bestemmingsplannen kunnen ook van specifieke bepalingen ten aanzien van parkeren zijn voorzien. Op dit moment zijn in ieder geval vijf van een aparte parkeerregeling voorzien. Dit zijn de volgende bestemmingsplannen:

- Stationskwartier (IDN: NL.IMRO.07580000B035-);
- Stationskwartier, Herziening Speelhuisplein 12 (IDN:NL.IMRO.0758.BP2012020006-0501);
- Stationslaan (IDN:NL.IMRO.0758.BP2010019002-0501);
- Stationslaan, herziening 2012 (IDN: NL.IMRO.0758.BP2012020005-0501);
- Thes-locatie Breda, (IDN: NL.IMRO.0758.BP2018207004-VG01).

2.3 De afwijkingsbevoegdheid in het parkeerartikel

Zowel in het Parapluplan Parkeren 2017 als in bestemmingsplannen die zijn vastgesteld na inwerkingtreding van het parapluplan is het parkeerartikel opgenomen. Het parkeerartikel stelt dat in voldoende mate ruimte moet zijn voorzien voor het parkeren of stallen van auto's en fietsen. Wat in voldoende mate is, wordt bepaald op basis van de parkeernormen en toepassingsregels in deze nota parkeernormen.

In het parkeerartikel is ook de afwijkingsbevoegdheid van het college opgenomen. Gemeente Breda heeft ervoor gekozen om de toepassing van mobiliteitscorrecties te laten lopen via de afwijkingsbevoegdheid. Dit betekent dat bij het toepassen van mobiliteitscorrecties sprake is van binnenplannen afwijken. Het college beoordeelt of sprake is van een voldoende onderbouwde en gemotiveerde mobiliteitscorrectie die leidt tot een verlaging van de autoparkerbehoefte.

2.4 Op weg naar de Omgevingswet

Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet in 2022 worden alle geldende bestemmingsplannen (van rechtswege, op basis van het overgangsrecht) het "tijdelijke omgevingsplan" van Breda. Het huidige parkeerartikel zal hierdoor zijn werking nog enkele jaren behouden. Dit tijdelijke omgevingsplan moet uiterlijk in 2029 voor heel het grondgebied vervangen zijn door een "volwaardig" omgevingsplan. Dat volwaardige omgevingsplan zal niet gelijk ontstaan voor heel het grondgebied, maar per gebied tot stand komen. Bij de transitie naar het omgevingsplan moet worden bepaald of de huidige systematiek van het parkeerartikel in combinatie met een parkeernormennota nog volstaat in relatie met de doelen uit de omgevingsvisie.

2.5 Inwerkingtreding

Deze nota parkeernormen bevat geen overgangsregeling. Alle aanvragen voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning worden, na vaststelling door de gemeenteraad, getoetst aan deze nota parkeernormen.

3 De autoparkeernormen

Als basis voor haar autoparkeernormen kiest Breda voor de meest recente parkeerkencijfers van het CROW. Deze kencijfers zijn opgenomen in publicatie 381: 'Toekomstbestendig parkeren', uitgebracht door het CROW in december 2018. Alleen onderbouwd en als afwijking is het mogelijk om minder of meer parkeerplaatsen aan te leggen dan normatief bepaald.

3.1 Stedelijkheidsgraad en gebiedsindeling

Breda is een stad met een aanzienlijke omvang en de auto is een belangrijk vervoersmiddel voor de Bredanaar. Aan de randen van de stad vervult de auto een andere rol dan in het centrum. In deze nota wordt gesproken van de term autoafhankelijkheid. De mate waarin mensen afhankelijk zijn van de auto wordt door verschillende factoren bepaald. Een aantal voorbeelden zijn: de nabijheid van dagelijkse voorzieningen, de concurrentiekracht van alternatieve vervoerswijzen (openbaar vervoer, fiets, lopen) en de stedenbouwkundige structuur van een wijk. Ten aanzien van parkeernormen geldt dat een hoge autoafhankelijkheid gepaard gaat met verhoudingsgewijs hoge parkeernormen.

Stedelijkheidsgraad: sterk stedelijk

De stedelijkheidsgraad van een gebied geeft het gemiddeld aantal adressen per vierkante kilometer aan. De laagste mate van stedelijkheid wordt 'niet stedelijk' genoemd, de hoogste stedelijkheidsgraad is 'zeer sterk stedelijk'. Breda behoort tot de categorie sterk stedelijke gemeenten.

De gebiedsindeling: indeling in vijf gebieden

In deze nota parkeernormen wordt voor de autoparkeernormen onderscheid gemaakt tussen vijf verschillende gebieden. In ieder van deze gebieden gelden andere parkeernormen, passend bij de autoafhankelijkheid van het gebied. In het gebied 'het eitje', wat grotendeels overeenkomt met het voetgangersgebied in het centrum, geldt een zogeheten 'nul-norm'. Dit betekent dat er geen autoparkeerplaatsen aangelegd hoeven te worden bij ruimtelijke ontwikkelingen in dit gebied. De gebiedsindeling is opgenomen in bijlage 2.

De vijf onderscheiden gebieden zijn:

- Het 'eitje'
- Centrum 1
- Centrum 2
- Schil
- Overig grondgebied Breda

In het gebied 'overig grondgebied Breda' zijn diverse kernen gelegen. Voorbeelden hiervan zijn Bavel, Prinsenbeek en Teteringen. Met name voor de kern Prinsenbeek kan gesteld worden dat sprake is van een klein centrum in de kern. De gemeente Breda kiest ervoor om in deze centra geen specifieke parkeernormen te hanteren. Deze keuze is gemaakt op basis van gegevens (op basis van CBS data² op postcode 5 niveau die bekend zijn over autobezit in de kernen. De cijfers tonen aan dat bewoners in het centrum van Prinsenbeek niet noemenswaardig minder auto's bezitten dan bewoners buiten het centrum. Een verdere detaillering zou ook leiden tot een minder eenduidige zone indeling.

² Data afkomstig uit een eigen query in 2019 op basis van CBS cijfers van 2016

3.2 Autoparkeernormen voor verschillende functies

In bijlage 3 zijn voor een groot aantal functies autoparkeernormen opgenomen. In deze paragraaf wordt een nadere toelichting gegeven op de parkeernormen voor woonfuncties.

Woonfuncties

Het onderscheid tussen woningen is in deze nota teruggebracht tot acht woonfuncties. In de onderstaande tabel zijn deze functies opgenomen. Voor alle (woon)functies wordt de eenheid bruto vloeroppervlakte (bvo) aangehouden. Het bvo wordt berekend conform de meetmethode van NEN 2580. Voor sociale huurwoningen geldt de huurliberalisatiegrens als onderscheidend criterium (in het jaar 2021: € 752,33).

Overzicht woonfuncties
<ul style="list-style-type: none">• Eengezinswoning/grondgebonden woning (<i>groter dan 90 m² bvo</i>)• Meergezinswoning/appartement (<i>groter dan 90 m² bvo</i>)• Appartement/grondgebonden woning (<i>tussen 70 m² en 90 m² bvo</i>)• Appartement/grondgebonden woning (<i>sociale huur</i>)• Appartement/tiny house (<i>kleiner dan 70 m² bvo</i>)• Kamerhuur/atelier• Studentenwoning• Bejaardenzorgwoning/aanleuningwoning

Alle autoparkeernormen zijn inclusief een bezoekersaandeel. De hoogte van de bezoekersnorm is bepaald op basis van onderzoek uitgevoerd door de gemeente Breda. Hiervoor is het gebruik van de digitale bezoekersregeling in gebieden met parkeerregulering geanalyseerd. Op basis van deze analyse zijn per gebied de bezoekersnormen bepaald. Voor de gebieden waarin (nog) geen parkeerregulering geldt, zijn de bezoekersnormen in overeenstemming met het CROW. Voor het 'eitje' is geen bezoekersnorm opgenomen aangezien het realiseren hiervan en veel gevallen niet haalbaar is. Bovendien kunnen bezoekers in dit gebied gebruik maken van de bezoekersparkeercapaciteit voor de binnenstad.

Gebied	Bezoekersnorm
<ul style="list-style-type: none">• Het 'eitje'	-
<ul style="list-style-type: none">• Centrum 1	0,1 parkeerplaats per woning
<ul style="list-style-type: none">• Centrum 2	0,2 parkeerplaats per woning
<ul style="list-style-type: none">• Schil en overig grondgebied Breda	0,3 parkeerplaats per woning

Bepaling van de parkeerbehoefte voor niet opgenomen functies

In bijlage 3 zijn voor een groot aantal functies autoparkeernormen opgenomen. De situatie kan zich voordoen dat voor een te realiseren functie geen parkeernorm is opgenomen. Dan geldt dat de parkeernorm dient te worden gehanteerd die geldt voor de meest vergelijkbare functie. Als dit om redenen niet mogelijk is, wordt door de gemeente een aparte berekening uitgevoerd waarmee de parkeerbehoefte wordt bepaald.

4 De fietsparkeernormen

Naast parkeernormen voor de auto hanteert de gemeente ook parkeernormen voor de fiets. Dit sluit aan bij de ambitie die de gemeente heeft om het gebruik van de fiets te stimuleren. Naast het stellen van kwantitatieve eisen in de vorm van parkeernormen, worden ook kwaliteitseisen gesteld waar fietsparkeerplaatsen aan moeten voldoen. Als basis voor haar fietsparkeernormen kiest Breda voor de meest recente fietsparkeerkencijfers van het CROW. Deze kencijfers zijn opgenomen in de publicatie 'Leidraad fietsparkeren'.

4.1 Totstandkoming fietsparkeernormen

Zoals beschreven zijn de fietsparkeernormen in deze nota parkeernormen gebaseerd op de fietsparkeerkencijfers van het CROW. Deze kencijfers bevatten bandbreedtes. Met de ambitie om het gebruik van de fiets te stimuleren kiest Breda ervoor om de parkeernormen te baseren op de maximum bandbreedtes.

4.2 Kwaliteitseisen fietsparkeerplaatsen en toepassing

Ten aanzien van het nadenken over mobiliteit en zoveel mogelijk comfort bieden aan het fietsgebruik wordt aandacht besteed aan de mogelijkheden om een andere positie voor de bergingen in het plan te kiezen en meer centraal het parkeren van de fiets mogelijk te maken. De gemeente Breda is van mening dat fietsparkeerplaatsen gelegen in een kelder, te bereiken via twee deuren, voor een fietser geen aantrekkelijke plek vormt om zijn fiets te parkeren. Het gevolg van deze situatie is ook dat fietsen alsnog in de openbare ruimte worden geparkeerd. Om deze reden moeten nieuw aan te leggen fietsparkeerplaatsen aan bepaalde kwaliteitseisen voldoen. Deze eisen waarborgen met name de bruikbaarheid van een fietsparkeerplaats. De kwaliteitseisen zijn in bijlage 7 opgenomen.

Toepassing fietsparkeernormen

Uitgangspunt bij de toepassing van fietsparkeernormen is dat de vereiste fietsparkeerplaatsen op eigen terrein worden aangelegd. In twee gebieden, het eitje en in het gebied centrum 1, is dit in veel gevallen niet haalbaar. Bovendien zijn in deze gebieden verschillende fietsenstallingen aanwezig die juist bedoeld zijn voor bewoners en bezoekers. In deze nota maakt de gemeente bij de toepassing van fietsparkeernormen onderscheid tussen vaste gebruikers en bezoekers. Vaste gebruikers zijn bijvoorbeeld bewoners of werknemers. In heel Breda is het uitgangspunt dat vaste gebruikers op eigen terrein hun fiets kunnen parkeren. In het eitje kan hiervoor optioneel gebruik worden gemaakt van de fietsenstallingen. Dit gebeurt op dit moment ook. In de onderstaande tabel is per gebied opgenomen welke mogelijkheden de gemeente ziet om de benodigde fietsparkeerplaatsen aan te leggen.

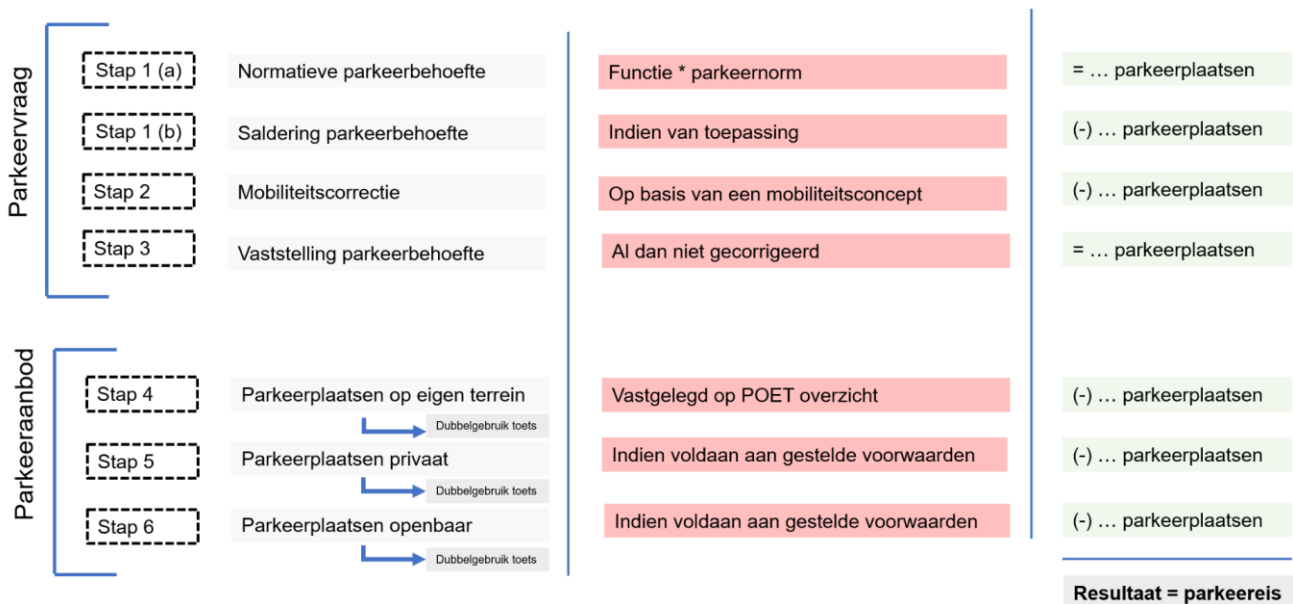
Gebied	Doelgroep	Eigen terrein	Fietsenstallingen	Openbare ruimte
Het 'eitje'	Vaste gebruikers	Uitgangspunt	Optioneel	
	Bezoekers		Uitgangspunt	
Centrum 1	Vaste gebruikers	Uitgangspunt		
	Bezoekers		Uitgangspunt	Optioneel
Centrum 2	Vaste gebruikers	Uitgangspunt		
	Bezoekers			Uitgangspunt
Schil	Vaste gebruikers	Uitgangspunt		
	Bezoekers	Optioneel		Uitgangspunt
Overig grondgebied Breda	Vaste gebruikers	Uitgangspunt		
	Bezoekers	Optioneel		Uitgangspunt

5 Het toepassingskader

De gemeente Breda heeft een bepaalde werkwijze voor ogen op basis waarvan de auto- en fietsparkeernormen worden toegepast. Deze werkwijze wordt het toepassingskader genoemd. In beginsel is het toepassingskader voor de auto- en fietsparkeernormen hetzelfde. Dit geldt met name voor de structuur die aangehouden moet worden. Twee onderdelen, te weten de mobiliteitscorrectie en parkeerplaatsen privaat, spelen bij het fietsparkeren geen rol.

5.1 Van parkeernorm naar parkeereis

In de onderstaande figuur wordt het toepassingskader schematisch weergegeven. Dit schema wordt in deze paragraaf nader toegelicht. In het schema wordt een onderscheid gemaakt tussen parkeervraag en parkeeraanbod. De vertaalslag van de parkeernorm naar de parkeereis is een berekening die in principe door de initiatiefnemer zelf wordt uitgevoerd. De parkeerbalans, het samengevatte resultaat van de uitgevoerde berekeningen, wordt ter bespreking en ter toetsing voorgelegd aan de gemeente.



Vrijstelling voor kleinschalige ontwikkelingen

In kleinschalige ontwikkelingen (uitbreidingen van bestaande gebouwen, woningsplitsing etc.) is het over het algemeen lastig om aan de parkeereis te voldoen. Kleinschalige ontwikkelingen zijn om deze reden in beginsel vrijgesteld van de verplichting om te voldoen aan de parkeereis. Deze vrijstelling geldt alleen bij ontwikkelingen waarvan de normatieve parkeerbehoefte, na saldering, maximaal 4 parkeerplaatsen bedraagt. De vrijstelling is niet van toepassing op ontwikkelingen die worden 'opgeknipt' in kleinere delen met als doel om in aanmerking te komen voor deze vrijstelling.

Wanneer in kleinschalige ontwikkelingen geen parkeerplaatsen worden aangelegd zijn parkeerders logischerwijs aangewezen op bestaande parkeerplaatsen. Dit betekent dat de ontwikkeling leidt tot een verhoging van de parkeerdruk in de openbare ruimte. Om te

voorkomen dat dit leidt tot parkeeroverlast, is de vrijstelling voor kleinschalige ontwikkelingen afhankelijk van de hoogte van de bestaande parkeerdruk. Hiervoor geldt (net als voor stap 6 van dit toepassingskader) dat de parkeerdruk in de eindsituatie niet hoger mag zijn dan 85%. Dit betekent dat inzicht nodig is in de parkeerdruk om de vrijstelling voor kleinschalige ontwikkelingen te kunnen verlenen. De initiatiefnemer verricht dit onderzoek.

Parkeren Op Eigen Terrein (POET)

In de weergave van het toepassingskader staat de term POET genoemd. POET is een afkorting voor Parkeren Op Eigen Terrein. Een voorbeeld van POET is een parkeergarage, garagebox of een oprit. Parkeerplaatsen op eigen terrein worden in de praktijk niet altijd gebruikt voor het parkeren van de auto. Garages worden gebruikt voor het parkeren van een aanhanger of de oprit wordt bij de tuin betrokken. De huisadressen waarvoor in ruimtelijke ontwikkelingen parkeerplaatsen op eigen terrein worden aangelegd, worden opgenomen in het zogeheten POET overzicht. Dit betekent dat deze adressen niet in aanmerking komen voor een basisparkeervergunning voor de eerste auto. Uitgangspunt is dat de eerste auto op eigen terrein wordt geparkeerd. Adressen met deze zogenoemde POET verplichting kunnen wel een of meerdere jaarvergunningen voor de tweede of verdere auto aanvragen.

In gebieden zonder parkeerregulering hanteert Breda omrekenfactoren voor verschillende soorten parkeerplaatsen op eigen terrein. Deze omrekenfactoren (zie onderstaande tabel) geven een indicatie over het daadwerkelijke gebruik van POET.

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekeningsaantal	Opmerking
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	Oprit minimaal 4,75 meter diep
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	Oprit minimaal 10,0 meter diep
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	Oprit minimaal 5,0 meter breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,6	
Garagebox (niet bij woning)	1	0,7	
Garage met enkele oprit	2	1,2	Oprit minimaal 5,0 meter diep
Garage met lange oprit	3	1,5	
Garage met dubbele oprit	3	2,0	Oprit minimaal 5,0 meter breed

Maximale loopafstanden

In bijlage 6 is een tabel opgenomen met loopafstanden per gebied. De opgenomen afstanden zijn richtlijnen en staan voor de maximale loopafstand tussen het bestemmingsadres en de parkeerplaats. De afstanden worden gegeven voor de functies wonen, werken en overig.

5.2 Bepaling van de parkeervraag

Om de hoogte van de parkeervraag te bepalen worden stap 1 t/m 3 doorlopen. Bij het uitvoeren van de stappen wordt niet tussendoor afgerond.

Stap 1 (a): normatieve parkeerbehoefte

De normatieve parkeerbehoefte vormt het uitgangspunt voor de bepaling van het aantal auto- en fietsparkeerplaatsen dat benodigd is. De normatieve parkeerbehoefte wordt berekend op basis van de autoparkeernormen in bijlage 3 en de fietsparkeernormen in bijlage 4. Om de normatieve parkeerbehoefte te berekenen dient voor iedere te realiseren functie de berekening functie * parkeernorm te worden uitgevoerd.

Stap 1 (b): salderen bestaande parkeerbehoefte

Bij een functiewijziging blijft een gebouw staan, maar krijgt het een nieuwe functie. In veel gevallen leidde het vorige (legale) gebruik ook tot een bepaalde parkeerbehoefte. De auto- en fietsparkeerplaatsen bestemd om deze parkeerbehoefte te faciliteren, kunnen worden hergebruikt om de parkeerbehoefte van de nieuwe functie (gedeeltelijk) op te lossen. Dit principe wordt salderen genoemd. Salderen is ook van toepassing op sloop en nieuwbouw waarbij de beschikbare parkeerplaatsen in stand worden gehouden.

Bij salderen dient rekening gehouden te worden met een verschuiving van het moment waarop de nieuwe functie haar parkeerbehoefte genereert ten opzichte van de oude functie. Met de berekeningswijze die de gemeente Breda hanteert, wordt zo veel mogelijk voorkomen dat onjuiste verrekeningen van de oude parkeerbehoefte worden gedaan (zie het onderstaande rekenvoorbeeld). De oude en nieuwe parkeerbehoefte wordt voor ieder dagdeel gesaldeer. Het dagdeel waarop de parkeervraag het hoogst is, wordt aangehouden als nieuwe parkeerbehoefte. Parkeerplaatsen die exclusief ter beschikking stonden van de oude functie, kunnen op alle dagdelen worden gesaldeer.

Rekenvoorbeeld: salderen

In dit rekenvoorbeeld wordt de parkeerbehoefte van een voormalige kantoorfunctie gesaldeer. Het gebouw krijgt een nieuwe bestemming als woonfunctie. In dit voorbeeld wordt voor beide functies een parkeerbehoefte van 20 parkeerplaatsen aangehouden. Omwille van eenvoud wordt slechts voor een aantal dagdelen de maatgevende parkeerbehoefte bepaald. Ook wordt het bezoekersaandeel niet apart berekend.

Uit de onderstaande tabel kunnen verschillende conclusies worden getrokken. Uit de tabel blijkt dat de parkeerbehoefte van de nieuwe woonfunctie, op de werkdagochtend en -middag lager ligt dan de parkeerbehoefte van de oude kantoorfunctie. Kantoren leiden namelijk op werkdagen overdag tot hun maximale parkeerbehoefte (100% aanwezigheid), voor woningen geldt dat doorgaans ongeveer de helft van de bewoners thuis is (50% aanwezigheid).

Een andere conclusie is, dat het moment waarop de parkeerbehoefte maximaal is, kan verschillen tussen de oude en nieuwe functie. Dit blijkt ook uit de onderstaande tabel. In de werkdagnacht leidt een kantoorfunctie tot geen parkeerbehoefte (0% aanwezigheid), dit terwijl alle bewoners in de nieuwe situatie thuis zullen zijn (100% aanwezigheid). Dit betekent dat bij de transformatie van een kantoorgebouw naar woningen, de volledige parkeerbehoefte moet worden gefaciliteerd. In dit voorbeeld dienen 20 parkeerplaatsen te worden aangelegd.

Functie	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-nacht	Zaterdag-avond
Aanwezigheidspercentage kantoor	100%	100%	0%	0%
Aanwezigheidspercentage wonen	50%	50%	100%	80%
Kantoorgebouw (oud)	20	20	0	0
Woonfunctie (nieuw)	10	10	20	16
Resultaat (oud - nieuw)	+10	+10	-20	-16

Stap 2: mobiliteitscorrectie

In nieuwbouw- of transformatieontwikkelingen kan sprake zijn van afwijkende omstandigheden die ertoe leiden dat de toepassing van de parkeernorm(en) in deze nota naar verwachting leiden tot een overschot aan parkeerplaatsen. Wanneer hier sprake van is, kan door een initiatiefnemer een mobiliteitscorrectie worden onderbouwd. In het onderstaande kader wordt ingegaan op de mobiliteitscorrectie. Hierbij worden ook enkele voorbeelden van mobiliteitscorrecties beschreven.

De mobiliteitscorrectie

De mobiliteitscorrectie biedt initiatiefnemers de mogelijkheid om een onderbouwde correctie te doen op de te hanteren autoparkeernormen. Aan een mobiliteitscorrectie kunnen verschillende argumenten ten grondslag liggen. Enkele voorbeelden zijn:

- De ontwikkellocatie is gelegen op een locatie waar de aanwezigheid van (H)OV-verbindingen leidt tot een lagere parkeerbehoefte;
- De inzet van deelmobiliteit (deelauto's, deelfietsen) leidt tot een verlaging van de behoefte aan auto- en/of fietsparkeerplaatsen;
- De initiatiefnemer kan aantoonbaar maken dat de ruimtelijke ontwikkeling niet tot een verhoging van de parkeerbehoefte zal leiden.

De parkeerbehoefte deels op alternatieve wijze faciliteren

De gemeente Breda vindt het verantwoord om in ruimtelijke ontwikkelingen de parkeerbehoefte deels in te vullen met alternatieve mobiliteit. Een maximum is bepaald om het risico op parkeeroverlast bij slecht functionerende mobiliteitsconcepten beheersbaar te houden.

De correctie is gemaximeerd op 20% van de parkeerbehoefte in het 'eitje', centrum 1+2' en de dorpen Prinsenbeek, Ulvenhout, Bavel en Teteringen. In de 'schil kan tot 30% van de parkeerbehoefte op alternatieve wijze worden gefaciliteerd. Voor de zone 'overig grondgebied Breda' geldt dat maximaal 25% van de parkeerbehoefte op alternatieve wijze kan worden gefaciliteerd.

Het reserveren van fysieke ruimte bij het toepassen van een mobiliteitscorrectie

Omdat het toepassen van mobiliteitscorrecties nog relatief nieuw is, heeft het de sterke voorkeur om bij het toepassen van een mobiliteitscorrectie de fysieke ruimte te reserveren om indien nodig alsnog in de gecorrigeerde parkeerbehoefte te kunnen voorzien.

Stap 3: vaststelling parkeerbehoefte

Nadat eventuele mobiliteitscorrectie(s) zijn toegepast, wordt de parkeerbehoefte vastgesteld. Dit is het aantal parkeerplaatsen dat fysiek gefaciliteerd dient te worden. Bij de vaststelling van de parkeerbehoefte is nog geen rekening gehouden met gecombineerd gebruik van de aan te leggen parkeerplaatsen (dubbelgebruik). Deze berekening vindt plaats bij de bepaling van het parkeeraanbod. Dit heeft een rekenkundige achtergrond.

5.3 Bepaling van het parkeeraanbod

Nadat de (gecorrigeerde) parkeerbehoefte is vastgesteld, wordt op basis van vaste stappen bepaald hoe deze behoefte kan worden gefaciliteerd. Indien initiatiefnemers (een gedeelte van) de parkeerbehoefte wensen op te lossen in een private parkeervoorziening of gebruik wensen te maken van bestaande openbare parkeerplaatsen, dan valt dit niet binnen de rechtstreekse toepassing van dit beleid. Voor zowel stap 5 als stap 6 is een afwijkingsbesluit van het college van burgemeester en wethouders nodig.

Er kan op drie momenten worden getoetst op dubbelgebruik. Wanneer de parkeerbehoefte volledig op eigen locatie kan worden opgelost volstaat een eenmalige toetsing (zie voor een voorbeeld het kader hieronder). Wanneer er ook parkeercapaciteit privaat elders of op straat wordt ingezet dan volgen extra toetsmomenten om te bepalen of op alle relevante dagdelen voldoende capaciteit beschikbaar is voor de beoogde doelgroepen.

Rekenvoorbeeld: dubbelgebruik

Ruimtelijke ontwikkelingen richten zich over het algemeen op meer dan één doelgroep. Veel ontwikkelingen bestaan uit gecombineerde programma's, waarbij de functies wonen, werken en winkelen/recreëren gecombineerd worden. In dit soort ontwikkelingen is het mogelijk om, als gevolg van de afwijkende aanwezigheid van doelgroepen, parkeerplaatsen dubbel te gebruiken. Als gevolg hiervan hoeven in totaliteit minder parkeerplaatsen te worden aangelegd.

Om de mogelijkheden op het vlak van dubbelgebruik te onderzoeken, zijn in bijlage 5 voor verschillende type functies aanwezigheidspercentages opgenomen. Deze percentages laten zien dat op een 'gemiddelde' werkdagochtend, 50% van de bewoners thuis is. Aan de hand van de aanwezigheidspercentages wordt gezocht naar het moment van de week waarop de parkeerbehoefte maximaal is. Dit moment wordt de maatgevende parkeerbehoefte genoemd.

In de onderstaande tabel wordt de maatgevende parkeerbehoefte berekend van een fictief programma. Het programma bestaat uit 10 appartementen tussen 70 en 90 m² bvo met daarbij 1.000 m² bvo kantoor (zonder baliefunctie) gelegen in het gebied 'centrum 1'. Het rekenvoorbeeld is vereenvoudigd. Uit het voorbeeld volgt dat voor het programma met een normatieve parkeerbehoefte van 16 parkeerplaatsen, rekening houdend met dubbelgebruik, afgerond 12 parkeerplaatsen aangelegd moeten worden. Aandachtspunt is dat dubbelgebruik alleen kan plaatsvinden als de parkeerdoelgroepen van dezelfde parkeervoorziening gebruik maken.

Functie	Werkdag- middag	Werkdag- avond	Werkdag- nacht	Zaterdag- avond
Aanw. percentage woningen bewoners	50%	90%	100%	80%
Aanw. percentage woningen bezoekers	20%	80%	0%	100%
Aanw. percentage kantoor	100%	5%	0%	0%
Parkeerbehoefte woningen bewoners	3,0	5,4	6,0	4,8
Parkeerbehoefte woningen bezoekers	0,2	0,8	0,0	1,0
Parkeerbehoefte woningen kantoor	9,0	0,5	0,0	0,0
Parkeerbehoefte totaal	12,2	6,7	6,0	5,8

Stap 4: parkeerplaatsen op eigen terrein

In de eerste plaats vindt de bepaling van het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein plaats. Het uitgangspunt is dat de in stap 3 vastgestelde parkeerbehoefte op eigen terrein wordt opgelost. Dit geldt voor het aantal benodigde parkeerplaatsen voor de groep vaste gebruikers (bewoners, kantoormedewerkers et cetera) en voor het aantal bezoekersparkeerplaatsen.

Stap 5: parkeerplaatsen privaat

In de directe omgeving van een ontwikkellocatie kan, op het moment dat de geplande functies hun parkeerbehoefte genereren, (gedeeltelijk) ongebruikte private parkeercapaciteit aanwezig zijn. Op het moment dat de vastgestelde parkeerbehoefte niet (volledig) op eigen terrein kan worden opgelost, wordt onderzocht of gebruik gemaakt kan worden van nabijgelegen

parkeercapaciteit in private parkeervoorzieningen. Deze parkeercapaciteit moet binnen de maximale loopafstanden van de ontwikkellocatie liggen (zoals opgenomen in bijlage 6).

Het gebruik van de private parkeerplaatsen moet voor ten minste tien jaar contractueel worden vastgelegd. Daarnaast dient de initiatiefnemer aannemelijk te maken dat parkeerders ook van de parkeerplaatsen gebruik kunnen en gaan maken. Hiervoor dient te worden aangetoond dat de parkeerplaatsen daadwerkelijk beschikbaar zijn in de bewuste parkeervoorziening. Ook de fysieke toegankelijkheid van de voorziening moet zijn gewaarborgd.

Stap 6: parkeerplaatsen openbaar

De situatie kan zich voordoen dat, wanneer stap 4 en stap 5 zijn doorlopen, nog niet voor de volledige parkeerbehoefte een oplossing is gevonden. Wanneer dit het geval is kan gebruik worden gemaakt van bestaande openbare parkeerplaatsen. Als uitgangspunt hanteert de gemeente Breda dat na afwenteling van (het resterende gedeelte van) de parkeerbehoefte, de parkeerdruk niet hoger mag zijn dan 85%. Om aan te tonen of dit wel of niet het geval is, is inzicht nodig in de bestaande parkeerdruk. Deze parkeerdruk dient door de initiatiefnemer inzichtelijk te worden gemaakt met behulp van een parkeertelling.

Wanneer een initiatiefnemer van plan is om een parkeertelling uit te laten voeren, dient contact met de gemeente opgenomen te worden. De gemeente Breda voert namelijk met regelmaat parkeertellingen uit in verschillende delen van de stad. Mogelijk kan gebruik gemaakt worden van deze gegevens. Daarnaast stelt de gemeente bepaalde eisen waar een parkeertelling aan moet voldoen (omvang onderzoeksgebied, aantal telmomenten, wijze van meten etc.).

5.4 De parkeereis

Nadat alle beschreven stappen zijn doorlopen is bekend wat de parkeerbehoefte is die gepaard gaat met de geplande ruimtelijke ontwikkeling. Ook is bekend op welke wijze deze behoefte zal worden gefaciliteerd. Deze twee uitkomsten worden samen als de parkeereis benoemd. De parkeereis wordt altijd afgerond op hele parkeerplaatsen. Hierbij geldt dat tot 0,5 naar beneden wordt afgerond en groter dan 0,5 naar boven wordt afgerond.

De parkeereis wordt vastgesteld in de omgevingsvergunning indien wordt afgeweken van de normatieve parkeerbehoefte (functie * parkeernorm).

6 Borging van gemaakte afspraken over parkeren

Het is van belang dat alle afspraken die gemaakt worden tussen de gemeente en initiatiefnemers over de parkeeroplossing op de juiste manier worden geborgd. De gemeente Breda maakt hiervoor gebruik van twee instrumenten: de omgevingsvergunning en in sommige gevallen een privaatrechtelijke overeenkomst.

6.1 Vastlegging in de omgevingsvergunning: kwantitatief en kwalitatief

In de omgevingsvergunning wordt opgenomen welke parkeereis toebehoort tot de te realiseren functies indien wordt afgeweken van de normatieve parkeerbehoefte (functie * parkeernorm). Ten aanzien van parkeren worden in ieder geval de volgende aspecten benoemd:

- Het aantal te realiseren parkeerplaatsen;
- De ligging van de parkeerlocatie(s) waar de benodigde parkeerplaatsen beschikbaar worden gesteld (in een private parkeervoorziening, op eigen terrein en/of in de openbare ruimte).

In een voorschrift bij de omgevingsvergunning kunnen de voorwaarden voor bereikbaarheid van de parkeerplaatsen worden opgenomen:

- Hoe deze parkeerplaatsen door de verschillende doelgroepen kunnen worden gebruikt (fysieke toegankelijkheid);
- Wanneer deze voorzieningen worden gerealiseerd (beschikbaarheid).

Op het moment dat ervoor wordt gekozen om een doelgroep in een private parkeervoorziening te laten parkeren, dan moeten zij ook daadwerkelijk van deze voorziening gebruik kunnen maken. Een van de vragen die moet worden gesteld is: hoe wordt de fysieke toegang tot de parkeervoorziening gegarandeerd? In de gebruiksfase zal worden gecontroleerd of hetgeen in de omgevingsvergunning is vastgelegd ook op dezelfde manier in de praktijk is georganiseerd.

De beschikbaarheid, ook in de toekomst goed geregeld: privaatrechtelijke afspraken

Wanneer de parkeereis niet of niet volledig op eigen terrein wordt gerealiseerd en er sprake is van afwijkingsgronden moet er een afwijkingsbesluit worden genomen én moet er een parkeervereenkomst worden afgesloten tussen gemeente en initiatiefnemer. Afhankelijk van het eigendom van de grond worden afspraken over toekomstig gebruik waar mogelijk in een private overeenkomst opgenomen. In deze overeenkomst worden afspraken gemaakt over:

- Hoe eigenaren verantwoordelijk zijn voor het in stand houden;
- Hoe (eind)gebruikers worden geïnformeerd over randvoorwaarden voor gebruik (bijvoorbeeld wel of niet betalen).

In de praktijk kent een ontwikkeling vaak meerdere fases, maar ook verschillende eigendomssituaties. Een initiatiefnemer is niet altijd de bouwer. De eigenaar is niet altijd de eindgebruiker. Investeringsmaatschappijen, beleggers en makelaars passeren vaak de revue. Het is zaak dat door middel van een kettingbeding de afspraken over het gebruik en onderhoud van een parkeervoorziening goed worden doorgelegd, ongeacht de eigendomssituatie.

6.2 Gezamenlijk uitwerken: het parkeeratelier

De praktijk leert dat ook al kan een ontwikkeling nog zo goed zijn doordacht en juridisch afgeregeld, aan de gebruikerskant het nog mis kan gaan. Een helder zicht vooraf op de consequenties voor zowel eigenaar/beheerder als de eindgebruiker kan veel problemen voorkomen. Dit is een gezamenlijke verantwoordelijkheid voor gemeente en de initiatiefnemer. Door samen de parkeerafspraken uit te werken in een parkeeratelier blijft een ieder zicht houden op het einddoel: een realistische parkeeroplossing voor alle gebruikers en de garantie dat de ruimtelijke ontwikkeling ook op termijn niet tot parkeeroverlast in de omgeving leidt.

Zicht op welke doelgroep waar parkeert: de praktische parkeerbalans

In het parkeeratelier wordt een praktische parkeerbalans uitgewerkt. Hierin is opgenomen op welke wijze de uitgangspunten van de theoretische, normatieve parkeerbalans worden in de praktijk worden uitgewerkt, zodanig dat dit in het gebruik tot een heldere parkeersituatie leidt. De praktische parkeerbalans biedt inzicht in welke doelgroep, wanneer (op welk moment: dag, avond en nacht), waar parkeert.

De praktische parkeerbalans is met name geschikt voor de meer complexe ruimtelijke ontwikkelingen waarin een gecombineerd programma wordt gerealiseerd (wonen, werken, detailhandel, horeca etc.). In dergelijke ontwikkelingen leiden meerdere doelgroepen, op verschillende momenten van de dag, tot een parkeerbehoefte.

Afspraken over parkeren moeten in een zo vroeg mogelijk stadium worden gemaakt, in ieder geval in de plan-uitwerkingsfase. Als eerste is daar de ontwikkelings- en realisatie overeenkomst. In deze overeenkomst kunnen niet alleen de bovenplanse kosten worden geregeld, ook kunnen afspraken of inspanningsverplichtingen worden vastgelegd rondom het parkeervraagstuk. Denk daarbij aan het kettingbeding dat gemaakte afspraken kan doorleggen naar een koper van de ontwikkeling (beleggers, eindgebruikers), maar ook aan de inspanningsverplichting voor de gemeente om direct of op termijn gereguleerd parkeren in te voeren. In een allonge of andersoortige private afspraak is het mogelijk om dit verder uit te werken met procesafspraken.

Verkoopstukken en informatie voor de eindgebruiker

De initiatiefnemer is ervoor verantwoordelijk om in koopdocumentatie informatie op te nemen over parkeren (bijvoorbeeld op de website als download voor belangstellenden/kopers). Met kopers wordt een koop- en aannemingsovereenkomst aangegaan. Onderdeel van dit contract zal de concept-leveringsakte zijn. Deze akte moet worden voorzien van een kettingbeding betreffende de eigen of gedeelde parkeerplaats inclusief een boeteclausule. Uitgangspunt is dat de gemeente als handhavende partij wordt benoemd. Een en ander dient in nader overleg met juristen en een notaris te worden opgesteld.

Bijlage 1 Begrippenlijst

- a. Aanwezigheidspercentage: een percentage waarmee voor een functie, per dagdeel, de aanwezigheid van de bijbehorende doelgroepen wordt aangegeven. Een overzicht met aanwezigheidspercentages is opgenomen in bijlage 5.
- b. Autoparkeernorm: een getal dat aangeeft hoeveel autoparkeerplaatsen voor een bepaalde functie nodig zijn per eenheid of per 100 m² bruto vloeroppervlakte (bvo).
- c. Bezoekersaandeel: het deel van de parkeervraag dat bestaat uit bezoekers.
- d. Bruto vloeroppervlakte (bvo): het vloeroppervlak van de ruimte, dan wel van meerdere ruimten, van een vastgoedobject gemeten (volgens NEN 2580) op vloerniveau langs de buitenomtrek van de (buitenste) opgaande scheidingsconstructie, die de desbetreffende ruimte(n) omhullen.
- e. CROW: een eigenaam voor een kennisplatform op het gebied van mobiliteit en infrastructuur.
- f. Eigen terrein: gronden behorende ruimtelijk en/of kadastraal tot de te ontwikkelen functie waarover de initiatiefnemer duurzaam kan beschikken.
- g. Fietsparkeernorm: een getal dat aangeeft hoeveel fietsparkeerplaatsen voor een bepaalde functie nodig zijn per eenheid of per 100 m² bruto vloeroppervlakte (bvo).
- h. Gebruikersaandeel: het deel dat voortkomt uit vaste gebruikers, niet zijnde bezoekers.
- i. Initiatiefnemer: de ontwikkelaar en/of eigenaar van de grond of opstellen voor wie de aanvraag om een omgevingsvergunning is ingediend.
- j. Kwaliteitseis: een eis die gesteld wordt vanuit het oogpunt bruikbaarheid van een nieuw te realiseren fietsparkeervoorziening.
- k. Loopafstand: de kortst mogelijke looproute tussen de parkeerplaats en het bestemmingsadres.
- l. Parkeerbalans: met een parkeerbalans wordt de (on)balans berekend tussen parkeervraag en parkeeraanbod in een ruimtelijke ontwikkeling. Vaak valt de parkeervraag van functies niet samen in de tijd. Gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen is dan mogelijk (dubbelgebruik).
- m. Parkeereis: het aantal auto- en fietsparkeerplaatsen dat beschikbaar gesteld moet worden ten behoeve van een ruimtelijke activiteit.
- n. Ruimtelijke ontwikkeling: een ontwikkeling zijnde nieuwbouw, uitbreiding, transformatie en/of functiewijziging.

Bijlage 2 Gebiedsindeling

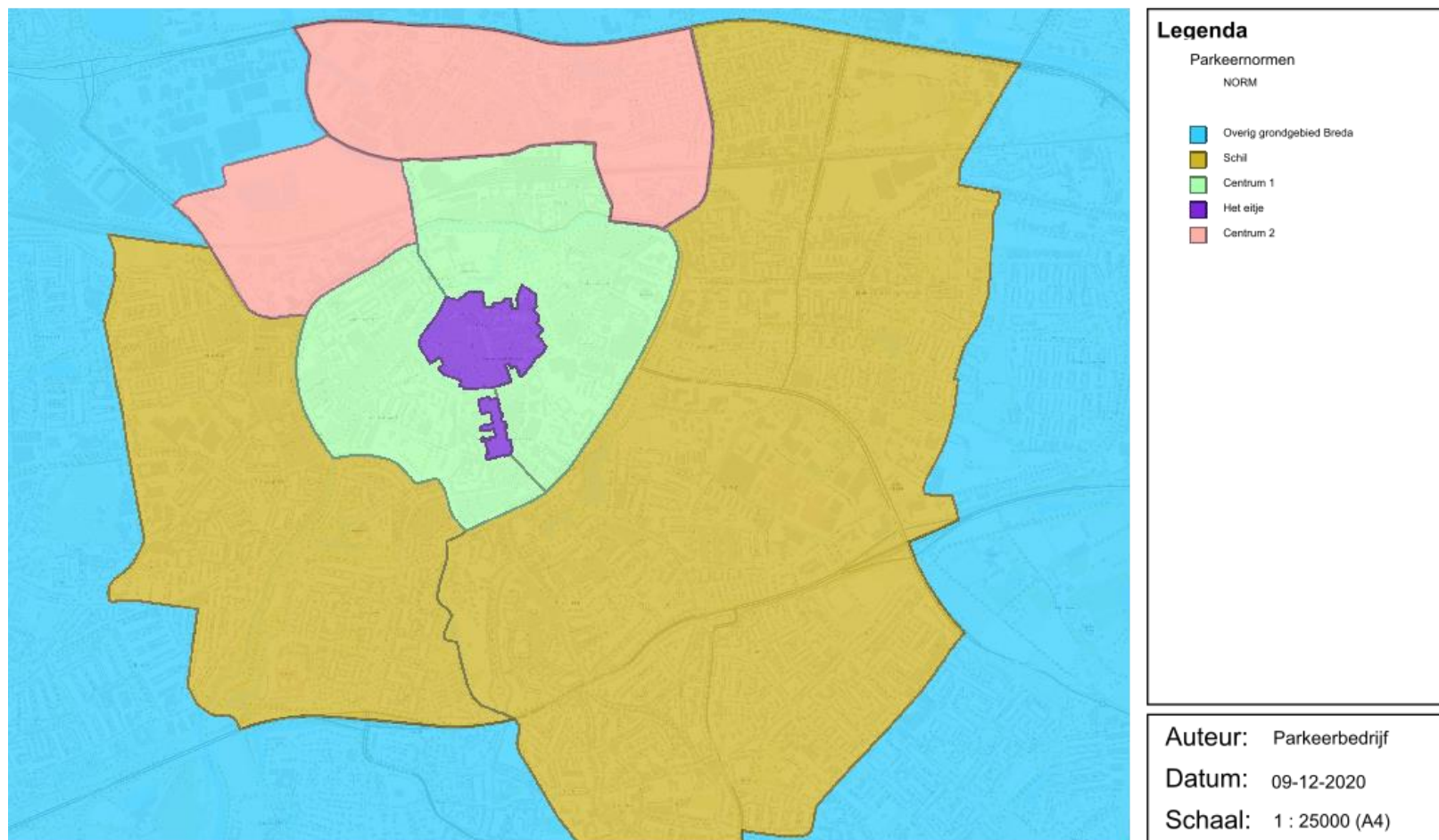
Onderstaande kaart is een indicatieve weergave van de gebieden. De gebiedsindeling is op **kavelniveau beschikbaar in de GeoWeb applicatie** van de gemeente Breda.



Gemeente Breda

Nota parkeernormen

Uitsnede



Aan deze tekening kunnen geen rechten worden ontleend © 2020

Bijlage 3 Autoparkeernormen

Functie	Eenheid	Het eitje	Centrum 1	Centrum 2	Schil	Overig gebied Breda
Wonen (inclusief bezoekersaandeel)						
Eengezinswoning/grondgebonden woning (<i>groter dan 90 m² bvo</i>)	Per woning	0,0	1,1	1,2	1,4	1,8
Meergezinswoning/appartement (<i>groter dan 90 m² bvo</i>)	Per woning	0,0	0,9	1,0	1,2	1,5
Appartement/grondgebonden woning (<i>tussen 70 m² en 90 m² bvo</i>)	Per woning	0,0	0,7	0,8	1,0	1,2
Appartement/grondgebonden woning (<i>sociale huur</i>)	Per woning	0,0	0,6	0,7	0,9	1,0
Appartement/tiny house (<i>kleiner dan 70 m² bvo</i>)	Per woning	0,0	0,6	0,7	0,9	1,0
Kamerhuur/atelier	Per kamer	0,0	0,3	0,4	0,5	0,5
Studentenwoning	Per kamer	0,0	0,1	0,1	0,2	0,2
Bejaardenzorgwoning/aanleunwoning	Per woning	0,0	0,3	0,4	0,5	0,6
Bezoekersnormen wonen:						
<ul style="list-style-type: none"> Het eitje: 0,0 per woning Centrum 1: 0,1 per woning Centrum 2: 0,2 per woning Schil en overig grondgebied Breda: 0,3 per woning Bij de functies kamerverhuur/atelier, studentenwoning en bejaardenzorgwoning/aanleunwoning/serviceflat: 0,1 per eenheid 						
Kantoren – zonder baliefunctie	Per 100 m ² bvo	0,0	0,9	1,1	1,3	1,4
Commerciële dienstverlening – met baliefunctie	Per 100 m ² bvo	0,0	1,3	1,4	1,6	2,0
Bedrijfsverzamelgebouw	Per 100 m ² bvo	0,0	0,8	0,9	1,1	1,3
Arbeidsextensieve bedrijven (loods, opslag etc.)	Per 100 m ² bvo	0,0	0,4	0,5	0,6	0,7
Arbeidsintensieve bedrijven (industrie, werkplaats etc.)	Per 100 m ² bvo	0,0	1,1	1,3	1,5	1,9
<ul style="list-style-type: none"> Aandeel bezoekers is 90% bij commerciële dienstverlening en 5% voor de overige werkfuncties. 						
Winkelen en boodschappen doen						
Buurtsupermarkt	Per 100 m ² bvo	0,0	0,2	1,3	1,7	2,4
Fullservice-supermarkt	Per 100 m ² bvo	0,0	0,5	2,5	3,0	3,9
Grote Supermarkt (XL)	Per 100 m ² bvo	0,0	1,0	5,3	5,8	6,7
Detailhandel en winkels algemeen	Per 100 m ² bvo	0,0	0,7	3,3	3,8	4,7
Bruin- en witgoedzaken	Per 100 m ² bvo	0,0	0,7	3,8	4,8	6,6

Tuin- en groencentrum, bouwmarkt	Per 100 m ² bvo	0,0	0,2	1,2	1,5	2,0
Grootschalige detailhandel	Per 100 m ² bvo	0,0	0,8	3,9	4,9	5,4
Woonwarenhuis,- meubel- en woonboulevard	Per 100 m ² bvo	0,0	0,2	1,1	1,4	2,0
<ul style="list-style-type: none"> Aandeel bezoekers is 90% voor alle winkel- en detailhandel functies. 						

Functie	Eenheid	Het eitie	Centrum 1	Centrum 2	Schil	Overig gebied Breda
Onderwijsvoorzieningen						
Avondonderwijs	Per 10 studenten	0,0	0,8	3,5	4,0	5,0
Basisonderwijs	Per leslokaal	0,0	0,1	0,5	0,5	0,5
Middelbare School	Per 100 leerlingen	0,0	0,6	2,6	3,0	3,3
ROC	Per 100 leerlingen	0,0	0,8	3,5	3,8	4,2
Hogeschool	Per 100 studenten	0,0	1,3	6,6	6,9	7,5
Universiteit	Per 100 studenten	0,0	2,0	10,6	11,5	12,7
Kinderdagverblijf	Per 100 m ² bvo	0,0	0,1	0,9	1,0	1,1
<ul style="list-style-type: none"> Aandeel bezoekers is 0% bij kinderdagverblijf, 10% bij basisonderwijs/middelbare school/ROC, 50% bij universiteit, 70% bij hogeschool en 95% bij avondonderwijs. 						
Zorgvoorzieningen						
Ziekenhuis	Per 100 m ² bvo	0,0	0,2	1,4	1,5	1,6
Huisartsenpraktijk -(centrum)	Per behandelkamer	0,0	0,4	2,0	2,2	2,7
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	Per behandelkamer	0,0	0,2	1,1	1,2	1,5
Tandartsenpraktijk (-centrum)	Per behandelkamer	0,0	0,3	1,5	1,7	2,1
Verpleeg- en verzorgingstehuis	Per wooneenheid	0,0	0,1	0,4	0,4	0,5
Medische en maatschappelijke diensten	Per 100 m ² bvo	0,0	0,3	1,5	1,8	2,5
Apotheek	Per apotheek	0,0	0,5	2,2	2,5	2,9
Consultatiebureau	Per behandelkamer	0,0	0,2	1,1	1,3	1,6
Penitentiaire inrichting	Per 10 cellen	0,0	0,3	1,6	1,9	3,0
<ul style="list-style-type: none"> Aandeel bezoekers is 35% bij ziekenhuis en penitentiaire inrichting, 60% bij verpleeg- en verzorgingstehuis en 50% voor de overige functies. 						
Sport, cultuur en ontspanning						
Filmtheater/filmhuis	Per 100 m ² bvo	0,0	0,4	2,8	4,2	6,7
Bibliotheek	Per 100 m ² bvo	0,0	0,0	0,3	0,5	0,8
Bioscoop	Per 100 m ² bvo	0,0	0,4	4,5	6,9	10,0
Bowlingcentrum	Per bowlingbaan	0,0	0,2	1,4	1,7	2,3

Biljart-/snookercentrum	Per tafel	0,0	0,1	0,7	0,8	1,1
Theater, schouwburg	Per 100 m² bvo	0,0	1,2	6,1	6,4	8,3
Musicaltheater	Per 100 m² bvo	0,0	0,5	2,6	2,9	3,4
Museum	Per 100 m² bvo	0,0	0,0	0,4	0,5	0,9
Overdekte speeltuin/hal	Per 100 m² bvo	0,0	0,7	2,9	3,0	4,0
Functie	Eenheid	Het eitie	Centrum 1	Centrum 2	Schil	Overig gebied Breda
Sport, cultuur en ontspanning						
Dierenpark	Per hectare netto terrein	0,0	1,0	4,0	4,0	4,0
Themapark/pretpark	Per hectare netto terrein	0,0	2,0	11,0	12,0	14,0
Sociaal cultureel centrum, wijkgebouw	Per 100 m² bvo	0,0	0,3	1,7	2,0	2,5
Religiegebouw	Per zitplaats	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1
Evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw	Per 100 m² bvo	0,0	0,7	3,5	4,0	5,0
Volkstuin	Per 10 tuinen	0,0	0,2	1,0	1,1	1,2
Casino	Per 100 m² bvo	0,0	1,2	5,4	5,6	6,0
Dansstudio/Fitnesstudio/sportschool	Per 100 m² bvo	0,0	0,2	2,0	3,0	4,5
Sauna/hammam	Per 100 m² bvo	0,0	0,5	3,0	4,1	6,1
Sporthal	Per 100 m² bvo	0,0	0,3	1,5	1,8	2,4
Zwembad	Per 100 m² bassin	0,0	1,2	7,0	9,0	10,5
Sportveld	Per hectare netto terrein	0,0	2,5	13,0	13,0	13,0
Golfbaan	Per baan	0,0	1,0	4,5	5,0	6,0
Stadion	Per zitplaats	0,0	0,0	0,04	0,04	0,04
<ul style="list-style-type: none"> Aandeel bezoekers is 95% voor alle sport, cultuur en ontspanning gerelateerde functies. 						
Horeca						
Café(taria), bar	Per 100 m² bvo	0,0	1,0	4,2	4,5	5,0
Camping	Per standplaats	0,0	0,2	1,0	1,0	1,1
Bungalowpark	Per bungalow/huisje	0,0	0,2	1,1	1,2	1,5
Hotel, motel	Per kamer	0,0	0,1	0,6	0,8	1,2
Restaurant	Per 100 m² bvo	0,0	1,5	8,0	8,0	12,0
<ul style="list-style-type: none"> Aandeel bezoekers is 90% bij café(taria)/bar, camping en bungalowpark en 80% bij hotel, motel en restaurant. 						

Bijlage 4 Fietsparkeernormen

Funcctie	Eenheid	Heel Breda
Wonen (inclusief bezoekersaandeel)		
Eengezinswoning/grondgebonden woning	Per woning	4,2
Meergezinswoning, appartement e.d.	Per woning	3,2
Sociale huurwoning (grondgebonden en appartement)	Per woning	3,2
Woningen (inclusief appartementen en tiny houses) ≤70m2gbo	Per woning	3,2
Kamerhuur, atelier e.d.	Per kamer	1,7
Studentenwoning	Per kamer	1,7
Bejaardenzorgwoning, aanleunwoning (serviceflat)	Per woning	1,7
Werken		
Kantoren – zonder baliefunctie	Per 100 m ² bvo	1,9
Commerciële dienstverlening – met baliefunctie	Per 100 m ² bvo	4,2
Bedrijfsverzamelgebouw	Per 100 m ² bvo	1,9
Arbeidsextensieve bedrijven*	Per 100 m ² bvo	0,3
Arbeidsintensieve bedrijven**	Per 100 m ² bvo	1,0
Winkelen en boodschappen doen		
Buurtsupermarkt	Per 100 m ² bvo	3,0
Fullservice-supermarkt	Per 100 m ² bvo	3,0
Grote Supermarkt (XL)	Per 100 m ² bvo	3,0
Detailhandel/Winkels algemeen	Per 100 m ² bvo	3,0
Bruin- en witgoedzaken	Per 100 m ² bvo	2,0
Tuin- en groencentrum, bouwmarkt	Per 100 m ² bvo	0,5
Grootschalige detailhandel	Per 100 m ² bvo	0,5
Woonwarenhuis/Meubel- en woonboulevard	Per 100 m ² bvo	0,5
Onderwijsvoorzieningen		
Avondonderwijs	Per 10 studenten	5,0
Basisonderwijs	Per leslokaal	20,0
Middelbare School	Per 100 leerlingen	100,0

ROC	Per 100 leerlingen	100,0
Functie	Eenheid	Heel Breda
Hogeschool	Per 100 leerlingen	50,0
Universiteit	Per 100 leerlingen	50,0
Kinderdagverblijf	Per 100 m ² bvo	1,0
Zorgvoorzieningen		
Ziekenhuis	Per 100 m ² bvo	1,3
Huisartsenpraktijk –(centrum)	Per behandelkamer	1,0
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	Per behandelkamer	1,0
Tandartsenpraktijk (-centrum)	Per behandelkamer	1,0
Verpleeg- en verzorgingstehuis	Per wooneenheid	0,4
Medische en maatschappelijke diensten	Per 100 m ² bvo	1,3
Apotheek	Per apotheek	15,0
Consultatiebureau	Per behandelkamer	1,0
Penitentiaire inrichting	Per 10 cellen	1,0
Sport, cultuur en ontspanning		
Filmtheater/filmhuis	Per 100 m ² bvo	8,0
Bibliotheek	Per 100 m ² bvo	3,0
Bioscoop	Per 100 m ² bvo	8,0
Bowlingcentrum	Per bowlingbaan	2,0
Biljart-/snookercentrum	Per tafel	1,0
Theater, schouwburg	Per 100 m ² bvo	8,0
Musicaltheater	Per 100 m ² bvo	8,0
Museum	Per 100 m ² bvo	1,5
Overdekte speeltuin/hal	Per 100 m ² bvo	1,4
Dierenpark	Per hectare netto terrein	1,2
Themapark/pretpark	Per hectare netto terrein	1,4
Sociaal-cultureel centrum, wijkgebouw, verenigingsgebouw	Per 100 m ² bvo	5,0
Religiegebouw	Per zitplaats	0,6
Evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw	Per 100 m ² bvo	1,1
Volkstuin	Per 10 tuinen	4,0

Casino	Per 100 m ² bvo	5,0
Functie	Eenheid	Heel Breda
Dansstudio/Fitnesstudio/sportschool	Per 100 m ² bvo	5,0
Sauna/hammam	Per 100 m ² bvo	4,0
Sporthal	Per 100 m ² bvo	6,0
Zwembad	Per 100 m ² bassin	35,0
Sportveld	Per hectare netto terrein	90,0
Golfbaan	Per baan	1,0
Stadion	Per zitplaats	0,04
Horeca		
Café(taria), bar	Per 100 m ² bvo	5,0
Camping	Per standplaats	1,0
Bungalowpark	Per bungalow/huisje	1,0
Hotel, motel	Per kamer	0,5
Restaurant	Per 100 m ² bvo	10,0

Bijlage 5 Aanwezigheidspercentages

Functies	Werkdag					Zaterdag		Zondag
	Ochtend	Middag	Avond	Koopavond	Nacht	Middag	Avond	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%	75%	75%
Supermarkt	30%	60%	60%	75%	0%	100%	100%	100%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	40%	0%
Horeca	30%	40%	90%	80%	0%	75%	100%	45%
Restaurant	10%	40%	100%	75%	0%	40%	100%	75%
Supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	80%
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
Bioscoop/theater/podium	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
Sociaal-medisch arts/consultatiebureau	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
Verpleeg- en verzorgingshuis/aanleunwoning	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 6 Maximale loopafstanden

Gebied	Functie		
	Wonen	Werken	Overig
Het eitze	300 meter	600 meter	600 meter
Centrum 1	300 meter	600 meter	600 meter
Centrum 2	200 meter	400 meter	200 meter
Schil	200 meter	400 meter	200 meter
Overig grondgebied Breda	100 meter	200 meter	100 meter
<ul style="list-style-type: none">Voor gezondheidsfuncties (ziekenhuis, huisartsenpraktijk etc.) geldt in heel Breda een maximale loopafstand van 100 meter.			

Bijlage 7 Kwaliteitseisen fietsparkeren

Functie	Kwaliteitseisen	Toelichting
Alle functies	Alle fietsparkeervoorzieningen voldoen aan de eisen van het FietsParKeur.	http://fietsparkeur.nl/uploads/normstellend_document_fietsparkeur_2.1.pdf
Alle functies	Fietshellingen of -trappen voldoen aan de maximale voorschriften uit de <i>Leidraad fietsparkeren</i> van CROW	https://www.crow.nl/publicaties/leidraad-fietsparkeren-(1)
Alle functies	Indien in een openbare parkeervoorziening een parkeergedeelte voor fietsen wordt opgenomen, moet de toegang daarvan altijd fysiek gescheiden zijn van die van het autoverkeer.	In niet-openbare parkeergarages en stallinggarages geldt de eis niet.
Alle functies	De ingang van de bergruimte ligt binnen loopafstand van de hoofdingang van het gebouw.	-
Alle functies	In het ontwerp van de bergruimte dient rekening gehouden te worden met (brom- en snor) fietsen en scoot mobielen met afwijkende maten door het reserveren van vrije ruimte.	-
Alle functies	In een bergruimte dient rekening gehouden te worden met oplaadmogelijkheden voor (brom- en snor) fietsen.	-
Woningen	Een niet-gemeenschappelijke bergruimte moet ten minste over een vloeroppervlakte van 5 m ² beschikken, bij een breedte van ten minste 1,8 meter en een hoogte van ten minste 2,3 meter.	De eis is afgeleid uit het Bouwbesluit 2012, Artikel 4.31. https://www.bouwbesluitonline.nl/Inhoud/docs/wet/bb2012/hfd4/afd4-5/art4-31
Woningen	Een niet-gemeenschappelijke bergruimte is afsluitbaar.	De eis is afgeleid uit het Bouwbesluit 2012, Artikel 4.31. https://www.bouwbesluitonline.nl/Inhoud/docs/wet/bb2012/hfd4/afd4-5/art4-31
Woningen	Een bergruimte is vanaf de openbare weg rechtstreeks bereikbaar via het aansluitende terrein of een gemeenschappelijke verkeersruimte.	De eis is afgeleid uit het Bouwbesluit 2012, Artikel 4.31. https://www.bouwbesluitonline.nl/Inhoud/docs/wet/bb2012/hfd4/afd4-5/art4-31