



Opgesteld door : S. Niewerth
Status : Definitief

Sint-Michielsgestel, 1 april 2025

Parkeernormennota Voor auto en fiets

Gemeente Sint-Michielsgestel

INHOUD

1	INLEIDING	3
1.1	WAAROM EEN NIEUWE PARKEERNORMENNOTA	3
1.2	DOELSTELLING	3
1.3	REIKWIJDTE NOTA.....	3
1.4	JURIDISCH KADER	3
1.5	AFBAKENING.....	4
1.6	RELATIE MET ANDER BELEID	4
1.7	BEGRIJSOMSCHRIJVINGEN.....	5
2	BEREIKBAARHEIDSKENMERKEN	6
2.1	STEDELIJKHEIDSGRAAD.....	6
2.2	GEMIDDELD AUTOBEZIT EN FIETSGEBRUIK	6
2.3	DEELGEBIEDEN.....	7
2.4	PARKEERREGULERING	8
3	DE PARKEEREIS	9
3.1	BEPALING PARKEEREIS	9
3.2	PARKEERBALANS	10
3.3	BRUIKBAARHEID EN KWALITEIT PARKEERPLAATSEN	13
3.4	SPECIALE PARKEERGELEGENHEDEN	14
4	DE PARKEERNORMEN	15
4.1	WONEN.....	15
4.2	WERKEN	16
4.3	WINKELN EN BOODSCHAPPEN	18
4.4	SPORT, CULTUUR EN ONTSPANNING	19
4.5	HORECA EN (VERBLIJFS)RECREATIE	21
4.6	GEZONDHEIDSZORG EN (SOCIALE) VOORZIENINGEN	22
4.7	ONDERWIJS	23

1 Inleiding

1.1 Waarom een nieuwe parkeernormennota

Deze parkeernormennota is de opvolger van de nota "Beleidsregels parkeernormen Sint-Michielsgestel" uit 2020. Deze nieuwe nota sluit beter aan bij de huidige situatie, de ambities uit de omgevingsvisie en het Programma Duurzame Mobiliteit Sint-Michielsgestel 2045. Ook houdt het rekening met trends en ontwikkelingen. De belangrijkste wijzigingen op een rij:

- Deze nieuwe nota schrijft voor dat bij nieuwbouw- en/of verbouwoontwikkelingen ook voorzien moet worden in voldoende fietsparkeergelegenheid van goede kwaliteit, daar waar de oude nota uitsluitend inging op de auto.
- De verschillende te onderscheiden deelgebieden voor de toepassing van parkeernormen waren niet benoemd en vastgesteld in de oude nota en zijn in deze nota wel opgenomen;
- Er zijn in 2024 nieuwe parkeerkencijfers door het CROW gepubliceerd die beter aansluiten bij de huidige parkeerbehoeftes en die worden in deze nota overgenomen

1.2 Doelstelling

De parkeernormennota is een belangrijk instrument dat tot doel heeft:

- Voorkomen van parkeerhinder en daarmee bijdragen aan de leefbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en verkeersveiligheid;
- Bevorderen van fietsgebruik;
- Waarborgen van een goede ruimtelijke ordening en rechtsgelijkheid;

1.3 Reikwijdte nota

- Deze parkeernormennota is van toepassing op alle aanvragen omgevingsvergunning en planvorming nieuwbouw en functiewijzigingen.
- Deze nota is leidend ten opzichte van elders vastgelegde parkeernormen, rekening houdend met overgangsrecht.

1.4 Juridisch kader

1.4.1 Juridische borging

De juridische basis is en wordt geborgd binnen de regels van het omgevingsplan. In de omgevingsplannen is een dynamische verwijzing opgenomen naar de meest recent vastgestelde parkeernota.

1.4.2 Hardheidsclausule

In artikel 4.84 van de Algemene wet bestuursrecht is verwoord dat het bevoegde bestuursorgaan de beleidsregels respecteert, tenzij dat voor één of meer belanghebbenden gevolgen zou hebben die wegens bijzondere omstandigheden onevenredig zijn in verhouding tot de met de beleidsregels te dienen doelen. Concreet betekent dit dat het college van B&W de bevoegdheid heeft om af te wijken van de 'Parkeernormennota voor auto en fiets Sint-Michielsgestel 2025', als zich bijvoorbeeld een situatie voordoet waarin één of meerdere belanghebbenden onevenredig worden benadeeld door toepassing van deze nota.

Indien gebruik gemaakt wordt van deze zogenaamde "hardheidsclausule" dient dit onderbouwd en beargumenteerd te worden.

1.4.3 Slot- en overgangsbepaling

De beleidsregel wordt door de Raad vastgesteld op 19 juni 2025 en treedt één dag na publicatie in het Gemeenteblad in werking. De `Beleidsregels parkeernormen Sint-Michielsgestel` komen met de inwerkingtreding per direct te vervallen.

Het overgangsrecht is van toepassing op bouwplannen waarvoor **vóór de inwerkingtreding** van deze beleidsregels een **formele aanvraag voor een omgevingsvergunning, BOPA of wijziging omgevingsplan** is ingediend. Voor deze bouwplannen is initiatiefnemer vrij te kiezen welke parkeernormennota, de oude of de nieuwe, van toepassing te verklaren.

1.5 Afbakening

De parkeernormennota heeft niet als doel om bestaande parkeerproblemen op te lossen. Bestaande functies hoeven dus niet aan de parkeernormen volgens deze nota te voldoen.

Ook is het bij nieuwbouw, uitbreiding of splitsing van een pand en functie-/bestemmingswijzigingen niet verplicht een eventueel bestaand tekort aan parkeerplaatsen in de omgeving van het plan binnen het betreffende plan te compenseren.

Een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling biedt uiteraard wel de kans om bestaande knelpunten op te lossen.

De parkeernormennota gaat over parkeermogelijkheden voor auto's en fietsen voor toekomstige situaties. Ruimte voor het parkeren en stallen van vrachtauto's, caravans, campers en andere vervoermiddelen zijn geen onderwerp van deze nota.

Het parkeren en/of laden en lossen van vrachtwagens en bedrijfsvoertuigen behoort tot de bedrijfsvoering. De benodigde ruimte hiervoor moet zijn opgenomen in het bouwprogramma, wat op het eigen perceel moet worden gerealiseerd. Het parkeren van grote voertuigen in de openbare ruimte is geregeld in de APV en verboden binnen de bebouwde kom, uitgezonderd daarvoor aangewezen locaties.

1.6 Relatie met ander beleid

De Nota parkeernormen sluit aan bij het Programma Duurzame Mobiliteit 2045 op het gebied van parkeren bij nieuwe ontwikkelingen. Andere relevante wet- en regelgeving en lokaal beleid:

- Omgevingsvisie
- Omgevingsplan
- Programma Duurzame Mobiliteit 2045 Sint-Michielsgestel
- Besluit bouwwerken leefomgeving (BbL)
- Economische Visie 2020-2030 "Ruimte voor ondernemerschap"

1.6.1 Programma Duurzame Mobiliteit Sint-Michielsgestel

Het Programma Duurzame Mobiliteit omschrijft de behoefte aan actueel parkeerbeleid met voldoende ruimte voor maatwerk. Streven is minder ruimte voor de stilstaande auto, zodat er meer ruimte beschikbaar is voor een andere invulling. Dit is in deze nota vertaald door beter passende parkeernormen voor te schrijven met een grotere differentiatie in met name verschillende woonvormen. Als gevolg hiervan zijn de normen voor met name goedkopere woningen naar beneden bijgesteld.

1.6.2 Besluit bouwwerken leefomgeving (BbL) vs fietsparkeren hoofdgroep Wonen

In het BbL is in artikel 4.171 opgenomen dat een woning een bergruimte moet hebben voor het kunnen opbergen van een fiets of scootmobiel:

"Een woonfunctie, anders dan een woonfunctie waarin door het Centraal Orgaan opvang asielzoekers opvang aan asielzoekers wordt geboden, heeft een afsluitbare bergruimte om fietsen of scootmobielen beschermd tegen weer en wind te kunnen opbergen."

Het aantal te realiseren fietsparkeerplaatsen legt de gemeente vast in deze nota. Daarnaast geeft deze nota ook aan hoeveel fietsparkeerplaatsen er voor bezoekers beschikbaar moeten komen.

1.6.3 Economische visie vs parkeerbeleid

Conform de Economische visie wil de gemeente via de huisvestingscarrière bedrijven aan zich binden: starten als zzp'er in een woon-werk woning, doorgroeien naar een bedrijfsverzamelgebouw aan de rand van een woonwijk om vervolgens te verhuizen naar een solitair pand op een bedrijventerrein. Deze ontwikkeling maakt functiemenging, het mengen van wonen en werken, planologisch nodig.

Om kleinschalige bedrijvigheid (starters) te stimuleren, is een vrijstelling op de parkeereis van toepassing (zie H3.5) voor ontwikkelingen waarvan de parkeereis 1,0 parkeerplaats of lager is.

1.7 Begripsomschrijvingen

- CROW Nationaal kennisinstituut voor infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer, werk en veiligheid
- Initiatiefnemer De partij die het initiatief neemt tot realisatie van een nieuwe of te wijzigen functie
- Autoparkeernorm Een getal dat aangeeft hoeveel autoparkeerplaatsen voor een bepaalde functie verwacht worden nodig te zijn per eenheid.
- Normatieve parkeerbehoefte Het totale aantal parkeergelegenheden dat voor een ruimtelijke ontwikkeling nodig is op basis van de parkeernormen.
- Autoparkeerbehoefte Inschatting van het totale aantal autoparkeergelegenheden dat nodig is ten behoeve van een ruimtelijke ontwikkeling
- Autoparkeereis Het totale aantal autoparkeergelegenheden dat voor een ruimtelijke ontwikkeling gerealiseerd dient te worden.
- Fietsparkeernorm Een getal dat aangeeft hoeveel fietsparkeerplaatsen voor een bepaalde functie verwacht worden nodig te zijn per eenheid.
- Fietsparkeerbehoefte Inschatting van het totale aantal fietsparkeergelegenheden dat nodig is ten behoeve van een ruimtelijke ontwikkeling
- Fietsparkeereis Het totale aantal fietsparkeergelegenheden dat voor een ruimtelijke ontwikkeling gerealiseerd dient te worden.
- Eigen terrein Grond waarover de initiatiefnemer duurzaam en aantoonbaar kan beschikken ter plaatse van de ruimtelijke ontwikkeling gedurende het gebruik van de functie, dan wel binnen de maximale loopafstand van de ruimtelijke activiteit
- Openbare ruimte De ruimte die voor éénieder toegankelijk is en door het bevoegde gemeentelijke orgaan als zodanig is aangewezen.
- Mobiliteitscorrectie Een reductie op de van toepassing zijnde parkeernorm als gevolg van de inzet van alternatieve vervoerswijzen
- Parkeerdruk Het percentage structureel in gebruik zijnde parkeergelegenheid ten opzichte van het totale aanbod aan parkeergelegenheden binnen een bepaald gebied
- Deelauto Een personenauto, waarvan de eigenaar of houder aantoont dat deze op grond van een overeenkomst gedeeld wordt met ten minste één andere particuliere deler van een ander huishouden.
- BVO Bruto Vloer Oppervlak uitgedrukt in vierkante meters conform NEN 2580.
- Parkeergelegenheid Ruimte voor het kunnen parkeren van één personenauto
- Parkeervak Ruimte specifiek aangeduid ten behoeve van het parkeren van personenauto's
- Arbeidsmigrantencomplex De bouwkundige verschijningsvorm van complexgewijze huisvesting voor arbeidsmigranten, bestaande uit het geheel van verblijfsruimten, voorzieningen en bijbehorende buitenruimte;

2 Bereikbaarheidskenmerken

De vraag naar parkeerplaatsen en de bereikbaarheid (afstand) van deze parkeerplaatsen wordt bepaald door:

- stedelijkheidsgraad gemeente;
- gemiddeld autobezit en fietsgebruik gemeente;
- ligging van de ontwikkeling in (deelgebieden in) de gemeente;
- aanbod en kwaliteit van alternatieve vervoerwijzen, met name openbaar vervoer;
- aanwezige parkeerregulering.

2.1 Stedelijkheidsgraad

De gemeente Sint-Michielsgestel heeft in 2023 gemiddeld 657 adressen per km² (Bron: CBS). Op basis van de CBS kenmerken voor stedelijkheid van een gebied valt Sint-Michielsgestel onder **weinig stedelijk** met deze adressendichtheid. De kencijfers van het CROW voor weinig stedelijke gemeenten zijn daarom als uitgangspunt gehanteerd.

2.2 Gemiddeld autobezit en fietsgebruik

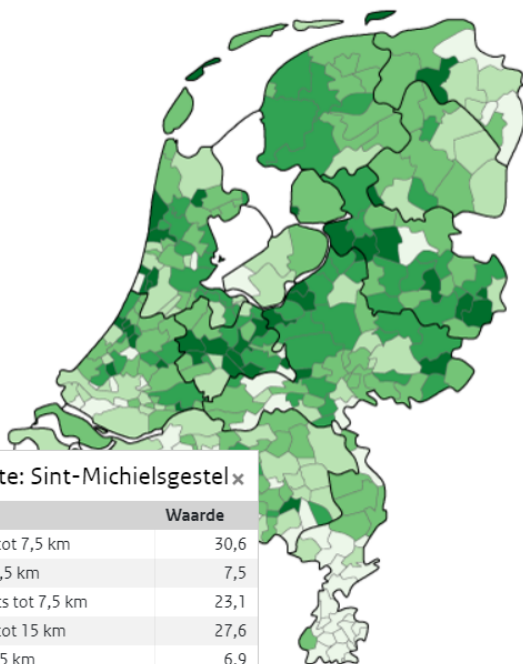
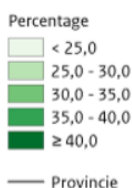
Gemeente Sint-Michielsgestel kent in 2023 circa 1,2 auto's per huishouden. Gemiddeld kent Nederland 1,1 auto's per huishouden (Bron: CBS). Het autobezit in Sint-Michielsgestel sluit daarmee aan bij het landelijk gemiddelde en op basis hiervan zijn de **gemiddelde parkeerkencijfers van het CROW** toegepast voor de bepaling van de parkeernormen Auto.

Gemiddeld in Nederland was het fietsgebruik binnen de periode 2020 – 2022 bij een afstand tot 7,5 kilometer 33,2%. De bandbreedte varieert tussen de 25% en 45%.

In de gemeente Sint-Michielsgestel ligt dat percentage op 30,6% (Bron: Onderweg in Nederland (ODiN)) en op basis daarvan zijn de **gemiddelde parkeerkencijfers van het CROW** toegepast voor de bepaling van de parkeernormen Fiets.

Fietsgebruik 2020-2022

Per gemeente, bij afstand tot 7,5 km



Gemeente: Sint-Michielsgestel x

Indicator	Waarde
Fiets totaal tot 7,5 km	30,6
E-Fiets tot 7,5 km	7,5
Gewone Fiets tot 7,5 km	23,1
Fiets totaal tot 15 km	27,6
E-Fiets tot 15 km	6,9
Gewone Fiets tot 15 km	20,7

Bron: O

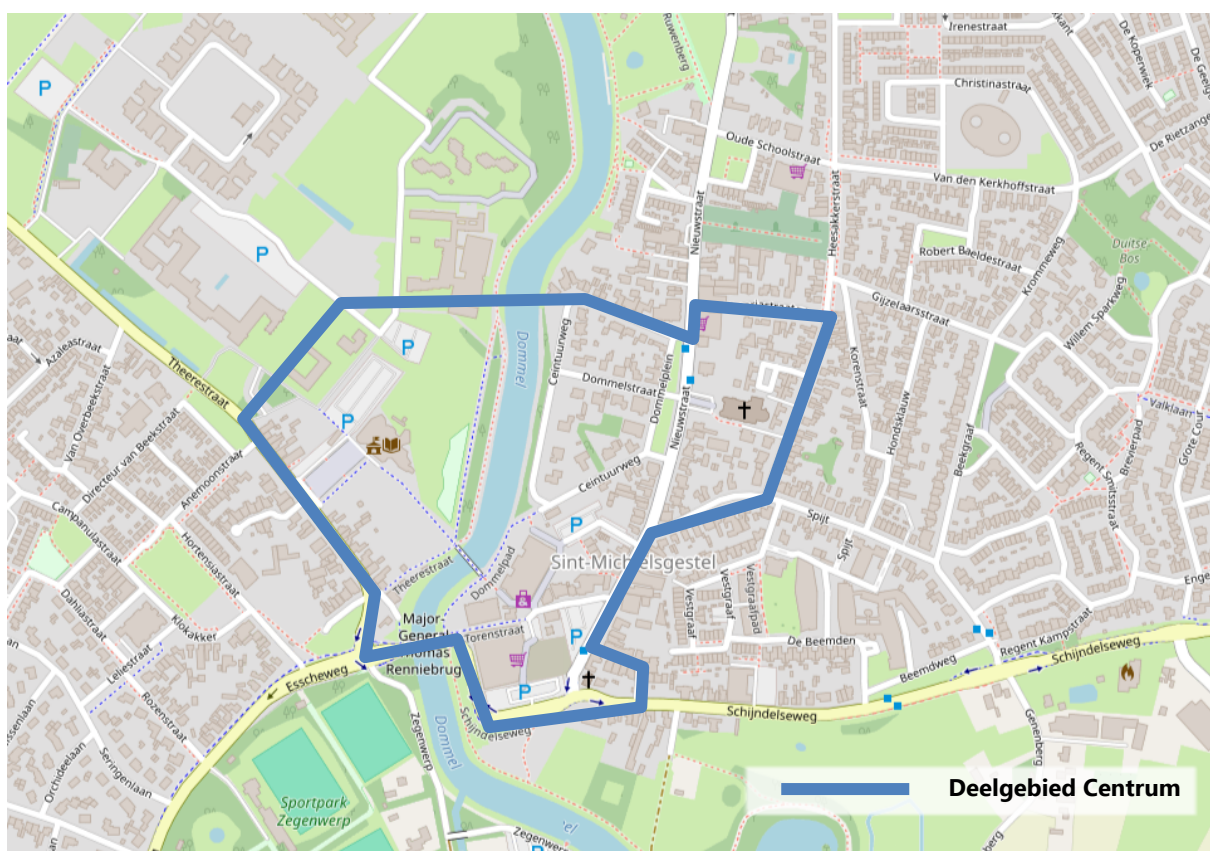
Figuur 1 - Fietsgebruik Nederland

2.3 Deelgebieden

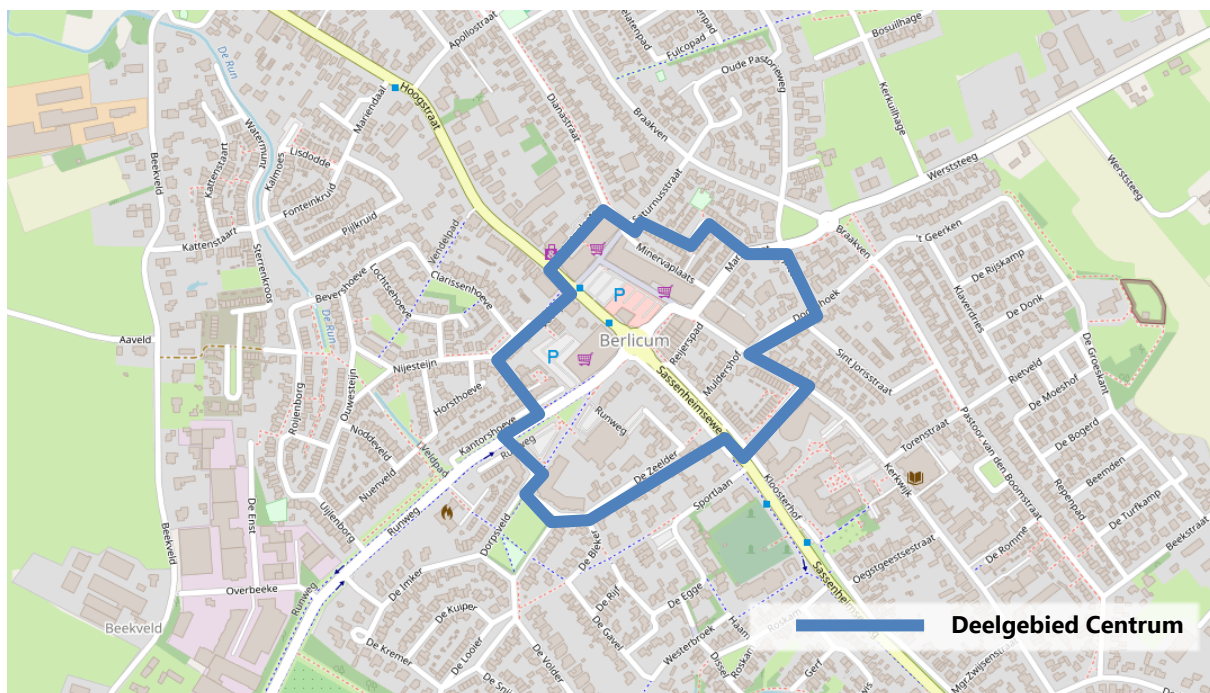
De parkeernormen in Sint-Michielsgestel zijn onderverdeeld naar de volgende deelgebieden:

- Centrum;
- Rest bebouwde kom;12
- Buitengebied.

Per deelgebied zijn specifieke parkeernormen van toepassing. Binnen de gemeente Sint-Michielsgestel kennen alleen de woonkernen Sint-Michielsgestel en Berlicum een deelgebied 'Centrum', alle overige adressen binnen de bebouwde kom, inclusief de kernen Den Dungen, Maaskantje, Middelrode en Gemonde vallen onder deelgebied 'Rest bebouwde kom'.



Figuur 2 - Gebiedsindeling parkeernormen gemeente Sint-Michielsgestel_centrum Sint-Michielsgestel



Figuur 3 - Gebiedsindeling parkeernormen gemeente Sint-Michielsgestel_centrum Berlicum

2.4 Parkeerregulering

De gemeente kan het parkeren in de openbare ruimte op verschillende manieren reguleren: parkeren verbieden, lang parkeren ontmoedigen, kort parkeren stimuleren, enzovoort. Deze doelen zijn via uiteenlopende reguleringsmaatregelen te bereiken. Binnen het gemeentelijke parkeerbeleid worden drie reguleringsvormen onderscheiden:

1. Betaald parkeren: betaald parkeren is een middel om de parkeerdruk op straat te verminderen. Vooral woon-werkverkeer is zeer gevoelig voor uurtarieven op straat.
2. Parkeerschijfzone: met de parkeerschijfzone (blauwe zone) zijn bijvoorbeeld winkelstraten vrij te houden voor auto's van kort parkerende bezoekers.
3. Parkeren voor belanghebbenden (vergunninghoudersparkeren): met parkeren voor belanghebbenden zijn straten of gebieden exclusief te reserveren voor een doelgroep, veelal de bewoners.

Binnen de gemeente is op dit moment alleen sprake van parkeerschijfzones en vergunninghoudersparkeren binnen die zones.

Daarnaast is er regulering voor parkeren voor mindervaliden, het laden/lossen in winkelgebieden en de verplichting te parkeren in de daarvoor bedoelde vakken zoals binnen parkeerverbodszones en woonerven.

2.4.1 Communicatie parkeerregulering naar (eind)gebruikers

Bij ruimtelijke ontwikkelingen is het een verantwoordelijkheid van de aanvrager van de omgevingsvergunning om de (toekomstige) eigenaren / huurders / gebruikers vooraf te informeren over de wijze van parkeren, inclusief eventuele parkeerregulering in het openbaar gebied.

2.4.2 Vrijstellingsoverzicht

Alle adressen binnen nieuwbouw en/of verbouwplannen ten behoeve van de functie wonen die voldoen aan het principe Parkeren Op Eigen Terrein, worden opgenomen in het vrijstellingsoverzicht. Gebruikers en/of bezoekers van deze adressen komen nooit in aanmerking voor parkeervergunningen of ontheffingen voor parkeren op de openbare weg.

3 De parkeereis

3.1 Bepaling Parkeereis

Stappenplan

1. Bepaal normatieve parkeerbehoefte per binnen de geplande ontwikkeling aanwezige functie
2. Pas dubbelgebruik toe met behulp van de aanwezigheidspercentages per functie indien meerdere functies aanwezig zijn binnen de geplande ontwikkeling en deze allemaal over de betreffende parkeergelegenheden kunnen beschikken.
3. Pas saldering toe indien de huidige of voormalige parkeervraag objectief is vast te stellen en de voormalige functie niet meer dan 5 jaar geleden in gebruik was.
4. Bepaal de parkeereis

Onderstaand worden de benoemde berekeningswijzen uit het stappenplan verder toegelicht.

1. Bepaling normatieve parkeerbehoefte

Op basis van de parkeernormen in deze nota kan per functie de normatieve parkeerbehoefte bepaald worden. De weergegeven parkeernormen zijn niet geheel omvattend voor alle denkbare functies. In die specifieke gevallen kunnen meer representatieve parkeernormen worden toegepast als voldoende aannemelijk is gemaakt dat deze normen een betere inschatting van de parkeerbehoefte bieden dan de normen in deze nota.

Maak vervolgens onderscheidt tussen openbare en private parkeergelegenheid. Het bezoekersaandeel van de normatieve parkeerbehoefte moet openbaar toegankelijk zijn.

2. Dubbelgebruik parkeerplaatsen

Parkeerplaatsen kunnen door meerdere functies worden gebruikt. Overdag parkeert er bijvoorbeeld een werknemer en in de avond een bewoner op een parkeerplaats, dit heet dubbelgebruik.

Bij het bepalen van de parkeereis bij meerdere functies binnen één ruimtelijke ontwikkeling moet daarom rekening worden gehouden met de aanwezigheidspercentages van de functies die gebruik maken van de te realiseren parkeergelegenheid.

In onderstaande tabel zijn de aanwezigheidspercentages per functie en per moment aangegeven.

	werkdagochtend	werkdagmiddag	werkdagavond	werkdagnacht	koopavond ¹⁾	vrijdagmiddag	vrijdagavond	zaterdagmiddag	zaterdagavond	zondagmiddag
woningen bewoners	60%	60%	90%	100%	80%	70%	70%	75%	80%	75%
woningen bezoekers	40%	50%	75%	0%	70%	60%	100%	100%	100%	90%
kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	0%	5%	60%	0%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	100%	5%	0% ²⁾	0%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	60%	60%	100%	0% ³⁾	60%
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	60%	70%	100%	0% ³⁾	0% ⁴⁾
supermarkt	50%	60%	40%	0%	80%	80%	80%	100%	40%	60%
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	100%	40%	100%	100%	100%	75%
sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	50%	25%	50%	100%	25%	100%
bioscoop/theater/podium/enzovoort	5%	40%	50%	0%	50%	40%	100%	40%	100%	40%
sociaal medisch: arts/therapeut/consultatiebureau	100%	100%	10%	0%	10%	75%	0%	0%	0%	0%
verpleeghuis/verzorgingstehuis	100%	100%	50%	25%	50%	100%	50%	100%	100%	100%
ziekenhuis: patiënten inclusief bezoekers	100%	100%	40%	5%	40%	100%	40%	40%	40%	40%
ziekenhuis medewerkers	100%	100%	40%	10%	40%	100%	40%	20%	20%	20%
restaurant	30%	40%	80%	0%	80%	60%	90%	70%	100%	40%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%
avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	100%	0	100%	0%	0%	0%

1) Indien sprake van een traditionele koopavond

2) Indien op zaterdag open: 100%

3) Indien 's avonds open: 70%

4) Indien koopzondag: 100%

5) Hier is sprake van richtgetallen. Maatwerk is bij de verschillende typen restaurants noodzakelijk

Tabel 1 - Aanwezigheidspercentages

4. Saldering

In het geval sprake is van een bestaande functie waarvan de huidige of voormalige parkeervraag objectief is vast te stellen en de voormalige functie niet meer dan 5 jaar geleden in gebruik was is saldering van de parkeerbehoefte mogelijk. Is een plek of gebouw meer dan 5 jaar niet in gebruik, dan wordt de parkeerbehoefte van de huidige/voormalige functie op 0 gesteld, oftewel dan is saldering niet mogelijk.

Is saldering mogelijk dan kan de oude en nieuwe normatieve parkeerbehoefte per functie en voor ieder dagdeel worden gesaldeerd (dus zonder dubbelgebruik). Het dagdeel waarop de parkeervraag voor de nieuwe functie(s) het hoogst is, wordt aangehouden als nieuwe parkeerbehoefte.

5. Bepaling parkeereis

De totale parkeereis van een ruimtelijke ontwikkeling wordt berekend op één decimaal achter de komma en mag wiskundig worden afgerond.

3.1.1 Automatische vrijstelling op parkeereis

Er is een automatische vrijstelling van toepassing op de parkeereis wanneer bij een willekeurige ontwikkeling de parkeereis $\leq 1,0$ parkeerplaats is en de parkeerdruk in de openbare ruimte onder de 85% blijft.

3.2 Parkeerbalans

De parkeerbalans geeft de verhouding weer tussen parkeerbehoefte en parkeercapaciteit. De parkeerbalans moet positief zijn om te kunnen voldoen aan de parkeereis. Deze parkeercapaciteit moet in beginsel op eigen terrein worden gerealiseerd.

3.2.1 Parkeren Op Eigen Terrein (POET)

Een ruimtelijke ontwikkeling dient in haar eigen parkeeropgave te voorzien om te voorkomen dat de parkeerdruk in de directe omgeving toeneemt tot een niveau waarbij parkeerhinder te verwachten is. De benodigde ruimte voor deze parkeeropgave moet in beginsel worden gezocht op eigen terrein.

Onder "eigen terrein" verstaan we de grond waarover een initiatiefnemer van een ruimtelijke ontwikkeling duurzaam en aantoonbaar kan beschikken gedurende het gebruik van de functie, binnen de maximaal acceptabele loopafstand van de ruimtelijke activiteit. Dit kan in voorkomende gevallen ook openbare ruimte omvatten. Denk bijvoorbeeld aan het bezoekersaandeel van individuele woningen of parkeergelegenheid voor ouders die hun kinderen brengen en halen van een basisschool.

Is de parkeerbehoefte op basis van het initiële plan niet of niet geheel op het eigen perceel te realiseren dan kunnen onderstaande maatregelen genomen worden:

1. Bouwplan zodanig aanpassen dat een lagere parkeerbehoefte ontstaat en kan worden voorzien in voldoende parkeercapaciteit op eigen perceel;
2. Creëren van meer parkeeraanbod door het aanleggen en/of beschikbaar maken van extra parkeergelegenheid buiten het plangebied op particulier terrein, binnen de van toepassing zijnde acceptabele loopafstanden (voorwaarden zie H3.2.2);
3. Gebruik maken van eventueel beschikbare restcapaciteit voor het bezoekersaandeel van de parkeerbehoefte (voorwaarden zie H3.2.3), e.e.a. aan te tonen met een representatieve parkeerdrukmeting (vereisten parkeerdrukmeting zie H3.2.5)

3.2.2 Gebruik niet-openbare parkeergelegenheid buiten plangebied

Het betrekken van parkeergelegenheid in de parkeeropgave buiten het planologische plangebied op particulier terrein is mogelijk mits deze binnen de van toepassing zijnde maximale loopafstand van de ontwikkeling gelegen is. Dit wordt gezien als een vorm van Parkeren Op Eigen Terrein.

De voorwaarde is dat de beschikbaarheid van deze parkeerplaatsen voor de gebruikers van de ontwikkeling voor onbepaalde tijd moet zijn geborgd, gebruik makend van een notarieel vast te leggen kwalitatieve verplichting. Ook moet inzichtelijk zijn gemaakt door de initiatiefnemer dat het gebruik van deze parkeerplaatsen geen tekort aan parkeerplaatsen tot gevolg heeft voor de bestaande functie(s) waarvoor deze parkeergelegenheden ooit aangelegd zijn. Mocht het contract voor onbepaalde tijd tussentijds worden opgebroken dan moet alsnog voldaan worden aan de parkeereis.

3.2.3 Gebruik bestaande restcapaciteit in de openbare ruimte

Het bezoekersaandeel van de parkeereis voor woondoeleinden kan in veel gevallen (geheel of gedeeltelijk) worden ingevuld door gebruik te maken van bestaande restcapaciteit in de openbare ruimte waar de gemeente eigenaar van is.

Of gebruik maken van bestaande restcapaciteit mogelijk is, wordt per geval beoordeeld door de gemeente en is met name afhankelijk van eventueel geplande ruimtelijke ingrepen in de betreffende openbare ruimte zoals bijvoorbeeld bouwplannen in de directe nabijheid, vergroeningsopgaven of andere herinrichtingsplannen. Oftewel er wordt bekeken of het in een specifiek geval aannemelijk is dat het betreffende initiatief duurzaam kan beschikken over deze openbare ruimte met de kennis die ten tijde van de aanvraag redelijkerwijs voorhanden is.

De eventueel beschikbare restcapaciteit vervolgens door initiatiefnemer aan te tonen middels een representatieve parkeerdrukmeting (zie H3.2.5)

3.2.4 Parkeercapaciteit op eigen perceel bij functie Wonen

Om te bepalen in welk deel van de parkeereis van een woonfunctie op het woonperceel zelf voorzien kan worden moeten onderstaande rekenwaarden worden toegepast.

PARKEERVOORZIENING	THEORETISCH AANTAL	REKEN- WAARDE	OPMERKING
ENKELE OPRIT ZONDER GARAGE	1	1,0	Parkeerruimte min. 5,0 m. diep en 3,0 m. breed op eigen perceel
LANGE OPRIT ZONDER GARAGE	2	1,0	Parkeerruimte min. 10,0 m. diep en 3,0 m. breed op eigen perceel
DUBBELE OPRIT ZONDER GARAGE	2	2,0	Parkeerruimte min. 5,0 m. diep en 5,0 m. breed op eigen perceel
GARAGE ZONDER OPRIT (BIJ WONING)	1	0,0	
GARAGEBOX (NIET BIJ WONING)	1	0,0	
GARAGE MET ENKELE OPRIT	2	1,0	Parkeerruimte min. 5,0 m. diep en 3,0 m. breed op eigen perceel
GARAGE MET LANGE OPRIT	3	1,2	Parkeerruimte min. 10,0 m. diep en 3,0 m. breed op eigen perceel
GARAGE MET DUBBELE OPRIT	3	2,0	oprit min. 5,0 m. diep en min. 5,0 m. breed op eigen perceel

Tabel 2 - Rekenwaarden parkeren op woonperceel

3.2.5 Parkeerdrukmeting

De eventueel aanwezige restcapaciteit in de directe omgeving, zijnde openbare ruimte, van een ruimtelijke ontwikkeling moet met een representatieve parkeerdrukmeting, vooraf afgestemd met de gemeente (afdeling verkeer) en op kosten van de initiatiefnemer inzichtelijk worden gemaakt. De parkeerdrukmeting moet voldoen aan de volgende voorwaarden:

- De meting moet representatief zijn, passend bij de ruimtelijke ontwikkeling. Daarom moet rekening gehouden worden met speciale omstandigheden die een afwijkend parkeerbeeld tot gevolg kunnen hebben.
- Elk representatief meetmoment moet minimaal twee keer gemeten worden. De aanwezigheidspercentages in **Error! Reference source not found.** worden toegepast om te bepalen wat de representatieve momenten zijn voor een specifieke parkeerdrukmeting.
- Het onderzoeksgebied van de parkeerdrukmeting moet binnen de van toepassing zijnde maximale loopafstand vallen.
- Het onderzoeksgebied wordt opgedeeld in secties van maximaal 100m lengte die rekening houden met de aanwezige situatie.
- De parkeercapaciteit binnen het onderzoeksgebied moet éénduidig en herleidbaar worden vastgesteld en weergegeven.
- Bij de bepaling van de parkeercapaciteit moet rekening gehouden worden met de eventueel van toepassing zijnde parkeerregulering.
- De eventueel beschikbare restcapaciteit wordt berekend door de parkeerdruk in mindering te brengen op 85% van de totale parkeercapaciteit.

Het kan voorkomen dat een ruimtelijke ontwikkeling vraagt om een uitgebreider parkeeronderzoek, dat zal per geval door de gemeente beoordeeld worden.

3.2.6 Acceptabele loopafstanden

Goede verbindingen voor alternatieve vervoerswijzen zoals lopen, fietsen en het openbaar vervoer tussen de locatie van (grotere) parkeervoorzieningen en de populaire bestemmingen zijn van invloed op de acceptabele loopafstanden. Om die reden is onderscheidt gemaakt tussen acceptabele loopafstanden van en naar deelgebied Centrum en overige deelgebieden. In onderstaande tabellen staan de maximale acceptabele loopafstanden weergegeven voor de meest voorkomende functies.

Acceptabele loopafstanden vanaf Auto (in meters)		
Functie	Centrum	Overig
<i>vanaf geparkeerde auto naar woning</i>	150 (250 voor bezoekers)	100 (100 voor bezoekers)
<i>vanaf geparkeerde auto naar supermarkt</i>	150	200
<i>vanaf geparkeerde auto naar stadscentrum/winkelgebied</i>	400	200
<i>vanaf geparkeerde auto naar werklocatie</i>	400	200
<i>vanaf geparkeerde auto naar schoollocatie</i>	100	100
<i>vanaf geparkeerde auto naar horeca</i>	400	100
<i>vanaf geparkeerde auto naar huisarts/fysio/apotheek</i>	100	100
<i>vanaf geparkeerde auto naar ziekenhuis</i>	200	100
<i>vanaf geparkeerde auto naar bioscoop/theater</i>	400	200

<i>Acceptabele loopafstanden vanaf Auto (in meters)</i>		
<i>vanaf geparkeerde auto naar sportlocatie binnen</i>	<i>300</i>	<i>200</i>
<i>vanaf geparkeerde auto naar sportlocatie buiten</i>	<i>300</i>	<i>200</i>

Tabel 3 - Acceptabele loopafstanden Auto

<i>Acceptabele loopafstanden vanaf Fiets (in meters)</i>		
<i>Functie</i>	<i>Centrum</i>	<i>Overig</i>
<i>vanaf geparkeerde fiets naar woning</i>	<i>50 (50 voor bezoekers)</i>	<i>50 (50 voor bezoekers)</i>
<i>vanaf geparkeerde fiets naar supermarkt</i>	<i>50</i>	<i>50</i>
<i>vanaf geparkeerde fiets naar stadscentrum/winkelgebied</i>	<i>300</i>	<i>100</i>
<i>vanaf geparkeerde fiets naar werklocatie</i>	<i>200</i>	<i>100</i>
<i>vanaf geparkeerde fiets naar schoollocatie</i>	<i>100</i>	<i>100</i>
<i>vanaf geparkeerde fiets naar horeca</i>	<i>200</i>	<i>100</i>
<i>vanaf geparkeerde fiets naar huisarts/fysio/apotheek</i>	<i>150</i>	<i>50</i>
<i>vanaf geparkeerde fiets naar ziekenhuis</i>	<i>150</i>	<i>50</i>
<i>vanaf geparkeerde fiets naar bioscoop/theater</i>	<i>200</i>	<i>100</i>
<i>vanaf geparkeerde auto naar sportlocatie binnen</i>	<i>150</i>	<i>50</i>
<i>vanaf geparkeerde auto naar sportlocatie buiten</i>	<i>150</i>	<i>50</i>

Tabel 4 - Acceptabele loopafstanden Fiets

3.3 Bruikbaarheid en kwaliteit parkeerplaatsen

De parkeergelegenheid dient zodanig te zijn aangelegd dat de parkeerplaatsen comfortabel bruikbaar zijn. Dit heeft betrekking op de vormgeving en afmetingen van de parkeervoorziening zelf en de benodigde manoeuvreerruimte.

- Voor fietsparkeerplaatsen ten behoeve van bezoekers moet worden uitgegaan van een systeem met fietsaanleunbeugels waar aan weerszijden van de beugel een fiets geparkeerd kan worden. Er moet gerekend worden met een hart op hart afstand tussen de beugels van minimaal 1,0m.
- Vormgeving en inrichting autoparkeervoorzieningen wordt getoetst op basis van de meest recente richtlijnen van het CROW.
- Voor de maatvoering en eisen ten aanzien van autoparkeergarages moet worden voldaan aan de NEN 2443.

3.4 Speciale parkeergelegenheden

3.4.1 Algemene gehandicaptenparkeerplaats

Een algemene gehandicaptenparkeerplaats is te herkennen aan een blauw verkeersbord met een witte P en een wit rolstoelsymbool (verkeersbord E6). Alleen voertuigen met een gehandicaptenparkeerkaart mogen hier staan.

Er moet een minimum van vijf procent aan algemene gehandicaptenparkeerplaatsen zijn bij publieke voorzieningen zoals een bioscoop, bibliotheek of gemeentehuis. De loopafstand tussen de parkeerplaats en de ingang moet zo klein mogelijk zijn en minder dan 100 meter.

3.4.2 Parkeerplaatsen voor laden van elektrische auto's

Bij het berekenen van de parkeeropgave dient het aandeel voor te bereiden oplaadpunten voor elektrische voertuigen per specifiek geval te worden afgestemd met de gemeente Sint-Michielsgestel.

Voor de van toepassing zijnde ontwerpeisen voor oplaadpunten wordt de richtlijn 'Parkeren\Laadpunten voor elektrische auto's in de openbare ruimte' van het CROW gehanteerd.

3.4.3 Laad- en losvoorzieningen

Indien de bestemming en/of functie van een gebouw aanleiding geeft tot een te verwachten behoefte aan ruimte voor het laden en lossen, moet op eigen perceel in voldoende mate in deze behoefte worden voorzien. De benodigde ruimte voor het laden en lossen is inclusief de benodigde manoeuvreerruimte, achteruitrijdbewegingen op de openbare weg door zwaar verkeer moet in alle gevallen voorkomen worden. Op basis van afmetingen van het te verwachten (vracht)verkeer en rijcurves wordt de bruikbaarheid van de laad en los mogelijkheid getoetst.

Voor het laden/lossen van voertuigen van pakketdiensten geldt dat er op eigen terrein in de behoefte voor laden en lossen moet worden voorzien. Een initiatief waar een pakketkluis in is opgenomen kan een reden zijn om in een laad-/losplaats te moeten voorzien.

4 De parkeernormen

Op basis van parkeerkencijfers van het CROW (CROW-publicatie 744 'Parkeerkencijfers - basis voor parkeernormering') zijn de parkeernormen voor fietsen en auto's voor de gemeente Sint-Michielsgestel (uitgangspunt weinig stedelijk) vastgesteld. De parkeernormen zijn ingedeeld in de volgende hoofdgroepen:

- Wonen
- Werken
- Winkelen/boodschappen
- Sport, cultuur en ontspanning
- Horeca en (verblijfs)recreatie
- Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen
- Onderwijs

Bezoekersaandeel ruimtelijke ontwikkeling woondoeleinden

Het bezoekersaandeel van de parkeernorm voor woondoeleinden moet voor bezoekers toegankelijk zijn. Een particuliere inrit tot een individuele woning kan niet worden ingezet ten behoeve van het bezoekersaandeel.

Het bezoekersaandeel van de parkeereis voor woondoeleinden mag om die reden ook in de openbare ruimte worden opgevangen, gebruik makend van bestaande restcapaciteit.

4.1 Wonen

4.1.1 Wonen - Auto

Functie	Parkeernorm (parkeergelegenheid/woning)*					
	Aandeel bezoekers					
	Centrum		Rest bibeko		Buiten gebied	
Koop, huis, vrijstaand	1,65	0,15	2,20	0,20	2,40	0,30
Koop, huis, twee-onder-één-kap	1,55	0,15	2,10	0,20	2,20	0,30
Koop, huis, tussen/hoek	1,35	0,15	2,00	0,20	2,10	0,30
Koop, app. >100m ² bvo	1,45	0,15	2,00	0,20	2,10	0,30
Koop, app. 75-100m ² bvo	1,25	0,15	1,60	0,20	1,70	0,30
Koop, app. <75m ² bvo	1,15	0,15	1,50	0,20	1,60	0,20
Huur, huis, vrije sector	1,15	0,15	1,60	0,20	1,70	0,30
Huur, huis, sociale huur	0,95	0,15	1,30	0,20	1,40	0,30
Huur, app. vrije sector, >100 m ² bvo	1,15	0,15	1,60	0,20	1,60	0,30
Huur, app. vrije sector, 75-100 m ² bvo	0,85	0,15	1,20	0,20	1,30	0,30
Huur, app. vrije sector, <75 m ² bvo	0,75	0,15	1,10	0,20	1,20	0,30
Huur, app. sociale huur, >100 m ² bvo	0,85	0,15	1,20	0,20	1,30	0,30
Huur, app. sociale huur, 75 - 100 m ² bvo	0,75	0,15	1,10	0,20	1,20	0,30
Huur, app. sociale huur, <75 m ² bvo	0,65	0,15	1,00	0,20	1,10	0,30
Huur, app. sociale of particuliere huur <30 m ² bvo	0,50	0,15	0,70	0,20	0,80	0,30
Kamer-verhuur, studenten, niet zelfstandig	0,20	0,15	0,45	0,20	0,70	0,30

Aanleunwoning, serviceflat (zelfstandige woning met beperkte zorgvoorzieningen)	0,90	0,15	1,10	0,20	1,20	0,30
Kleine eenpersoonswoning (tiny house, meestal grondgebonden)	0,40	0,15	0,60	0,20	0,70	0,30
Arbeidsmigrantencomplex**	0,31	0,15	0,36	0,20	0,36	0,20

* Voor arbeidsmigrantenhuisvesting is de norm bepaald per arbeidsmigrant ipv per woonruimte

** Een arbeidsmigrantencomplex is een complex waar minimaal 150 arbeidsmigranten verblijven. Voor kleinere woonvormen waar arbeidsmigranten gehuisvest worden wordt aangesloten op de parkeernormen voor reguliere woondoeleinden.

4.1.2 Wonen – Fiets

Parkeernormen

In onderstaande tabel staan de te hanteren parkeernormen weergegeven.

Functie	Parkeernorm (parkeergelegenheid/kamer*)	Aandeel bezoekers
Rij- en vrijstaande woning	1,20	0,20
Appartement	1,00	0,25
Studentenhuis	1,25	0,25

* Een kamer is een niet gedeelde woonruimte; een hal, schuur, technische- of sanitaire ruimte valt niet onder deze definitie

4.2 Werken

4.2.1 Werken – Auto

Functie	Parkeernorm* (parkeergelegenheid per 100m2 BVO)			Aandeel bezoekers
	Centrum	Rest bibeko	Buitengebied	
Kantoor – zonder baliefunctie	1,85	2,55	2,55	5%
Kantoor – met baliefunctie	2,45	3,55	3,55	20%
Bedrijf arbeidsin-/bezoekersextensief (industrie/laboratorium/werkplaats)	1,55	2,35	2,35	5%
Bedrijf arbeidsex-/bezoekersextensief (loods/opslag/transport)	0,65	1,05	1,05	5%
Bedrijfsverzamelgebouw	1,35	1,95	1,95	5%

* Parkeernorm exclusief laden/lossen (vrachtauto's). De benodigde laad- en losvoorzieningen dienen apart onderbouwd te worden.

4.2.2 Werken – fiets

Parkeernormen

In onderstaande tabel staan de te hanteren parkeernormen weergegeven per deelgebied.

Functie	Parkeernorm (parkeergelegenheid per 100m2 BVO)			Aandeel bezoekers
	Centrum*	Rest bibeko*	Buitengebied*	
Kantoor**	2,00	1,50	0,90	6,0*
Bedrijf arbeidsin-/bezoekersextensief (industrie/laboratorium/werkplaats)	1,70	1,20	0,70	0,9



Sint-Michielsgestel

Bedrijf arbeidsex-/bezoekersextensief (loods/opslag/transport)	0,70	0,55	0,30	0,0
Bedrijfsverzamelgebouw	1,35	1,10	0,55	0,7

** Eenheid parkeernormen per 100 m² BVO, uitgezonderd bezoekersaandeel kantoren: per balie*

*** kantoren minimaal 6 fietsparkeerplaatsen*

4.3 Winkelen en boodschappen

4.3.1 Winkelen en boodschappen - Auto

Functie	Parkeernorm (parkeergelegenheid per 100m ² BVO)			Aandeel bezoekers
	Centrum	Rest bibeko	Buitengebied	
Buurtsupermarkt (< 600 m ² wvo)	2,30	4,10	nvt	89%
Full service supermarkt	3,85	5,90	nvt	93%
Grote supermarkt (XL)	6,60	8,60	nvt	84%
Groothandel specialist (bv Makro, Hanos, Sligro)	nvt	6,75	nvt	80%
Groothandel algemeen	nvt	7,10	nvt	80%
Buurtwinkelcentrum en dorps(winkel)centrum	3,30	4,00	nvt	72%
Wijkwinkelcentrum (klein)	nvt	4,90	nvt	76%
Weekmarkt / klein wijk-, buurt- en dorpscentrum	0,23	0,23	nvt	85%
Kringloopwinkel	nvt	1,95	2,25	89%
Bruin-/witgoedzaak (grootschalig)	4,05	8,15	9,25	92%
Woonwarenhuis/woonwinkel	1,25	1,95	1,95	91%
Woonwarenhuis (groot ± 25.000 m ²)	nvt	5,15	5,15	95%
Meubelboulevard/woonboulevard	nvt	2,55	nvt	93%
Outletcentrum	nvt	10,40	10,40	94%
Bouwmarkt	nvt	2,45	2,45	87%
Tuincentrum (incl. buitenruimte)	nvt	2,65	2,85	89%

4.3.2 Winkelen en boodschappen – Fiets

Functie*	Parkeernorm
	(Parkeergelegenheid per 100m ² BVO)
Winkelcentrum	2,50
Supermarkt	2,70
Bouwmarkt	0,25
Tuincentrum (incl. buitenruimte)	0,25

* voor de overige functies binnen hoofdgroep Boodschappen en winkelen zijn geen fietsparkeernormen opgenomen. Aantal fietsers dient per functie te worden onderbouwd

4.4 Sport, cultuur en ontspanning

4.4.1 Sport, cultuur en ontspanning – Auto

Functie	Eenheid	Parkeernorm			
		Centrum	Rest bibeko	Buiten-gebied	Aandeel bezoekers
Bibliotheek	100 m ² BVO	0,45	1,15	1,35	97%
Museum		0,60	1,10	Nvt	95%
Bioscoop*		3,20	11,20	13,70	94%
Filmtheater/-huis		2,60	7,90	9,90	97%
Theater/schouwburg**		7,40	9,80	12,00	87%
Casino		5,70	6,50	8,00	86%
Musicaltheater		2,90	4,00	5,10	86%
Bowlingcentrum	baan	1,60	2,80	2,80	89%
Biljart-/snookercentrum	tafel	0,85	1,35	1,75	87%
Dansstudio	100 m ² BVO	1,60	5,50	7,40	93%
Fitnessstudio/sportschool (< 1.500 m ² BVO)		1,40	4,80	6,50	87%
Fitnesscentrum (> 1.500 m ² BVO)		1,70	6,30	7,40	90%
Wellnesscentrum (thermen/kuur-/beautycentrum)		Nvt	9,30	10,30	99%
Sauna/hamman		2,50	6,70	7,30	
Sporthal		1,55	2,85	3,45	96%
Sportzaal		1,15	2,85	3,55	94%
Tennishal		0,30	0,50	0,50	87%
Padelhal		0,35	0,65	0,65	87%
Squashhal		1,60	2,70	3,20	84%
Zwembad overdekt	100 m ² bassin	Nvt	11,50	13,30	97%
Zwembad openlucht		Nvt	12,90	15,80	99%
Zwemparadijs		Nvt	4,00	4,00	99%
Sportveld***	ha netto terrein	20,00	20,00	20,00	95%
Kunstijsbaan (< 400 m)	100 m ² BVO	1,25	1,85	2,05	98%
Kunstijsbaan (400 m)		Nvt	2,55	2,75	
Jachthaven	ligplaats	0,60	0,60	0,60	
Golfoefencentrum	centrum	Nvt	51,10	56,20	93%
Golfbaan	18 holes	Nvt	96,00	118,30	98%
Indoorspeeltuin (< 2.500 m ² BVO)	100 m ² BVO	3,10	4,70	5,10	97%
Indoorspeeltuin (2.500-5.000m ² BVO)		3,70	5,60	6,60	98%
Indoorspeeltuin (> 5.000 m ² BVO)		4,00	5,90	6,40	
Kinderboerderij	boerderij	3,10	4,70	5,10	97%
Manege	box	Nvt	Nvt	0,40	90%
Dierenpark	ha netto terrein	8,00	8,00	8,00	99%
Attractie- en pretpark		Nvt	8,00	8,00	
Volkstuin	10 tuinen	Nvt	1,35	1,45	100%
Plantentuin	tuin	Nvt	10,50	13,50	99%

* Bij bioscopen moet voor parkeren rekening worden gehouden met een eventuele overlap tussen twee voorstellingen (+ 40% Gegeven kengetallen betreffen de drukste voorstelling op de drukste dag van de drukste maand

** Theater/schouwburg: 100 zitplaatsen is circa 300 m² BVO

*** Sportveld: exclusief kantine, kleedruimte, oefenveldje en toiletten

4.4.2 Sport, cultuur en ontspanning – Fiets

Functie*	Eenheid	Parkeernorm	
		Centrum	Rest bibeko
Bibliotheek	100 m ² BVO	3,0	
Bioscoop filmtheater/-huis		7,8	1,4
Dansstudio fitnessstudio/sportschool fitnesscentrum		6,0	2,0
Museum		0,9	
Sporthal/-zaal		2,5	
Sportveld	ha netto terrein	50	
Theater	100 zitplaatsen	24,0	18,0
Zwembad overdekt	100 m ²	20,0	
Zwembad openlucht	bassin	28,0	

* voor de overige functies binnen hoofdgroep Sport, cultuur en ontspanning zijn geen fietsparkeernormen opgenomen. Aantal fietsers dient per functie te worden onderbouwd.

4.5 Horeca en (verblijfs)recreatie

4.5.1 Horeca en (verblijfs)recreatie – Auto

Functie	Eenheid	Parkeernorm			
		Centrum	Rest bibeko	Buiten-gebied	Aandeel bezoekers
Camping	plaats	Nvt	Nvt	1,20	90%
Bungalowpark	bungalow	Nvt	1,70	2,10	91%
Hotel 1 ster	10 kamers	0,40	2,50	4,50	77%
Hotel 2 sterren		1,45	4,25	6,25	80%
Hotel 3 sterren		2,20	5,20	6,80	77%
Hotel 4 sterren		3,50	7,50	9,00	73%
Hotel 5 sterren		5,45	11,00	12,60	65%
Café/bar/cafetaria	100 m ² BVO	6,00	7,00	Nvt	90%
Restaurant		7,00	7,00	9,00	80%
Discotheek		7,00	20,90	20,80	99%
Evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw		5,50	8,50	Nvt	99%

* camping: exclusief 10% parkeervraag door gasten van bezoekers

4.5.2 Horeca en (verblijfs)recreatie – Fiets

Functie*	Parkeernorm (Parkeergelegenheid per 100m ² BVO)		
	Centrum	Rest bibeko	Buitengebied
Fastfoodrestaurant**	10,00	3,50	2,50
Restaurant**	7,00	0,00	0,00
Restaurant (luxé)	2,00	0,00	0,00
Café	7,00	7,00	0,00

* voor de overige functies binnen hoofdgroep Horeca en (verblijfs)recreatie zijn geen fietsparkeernormen opgenomen. Aantal fietsers dient per functie te worden onderbouwd.

** Terras oppervlak meetellen ten behoeve van functies Fastfoodrestaurant en restaurant

4.6 Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen

4.6.1 Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen - Auto

Functie	Eenheid	Centrum	Rest bibeko	Buiten- gebied	Aandeel bezoekers
Huisartsenpraktijk	behandel- kamer	2,25	3,25	3,25	57%
Fysiotherapiepraktijk		1,35	1,95	1,95	
Consultatiebureau		1,45	2,05	2,15	50%
Consultatiebureau voor ouderen		1,30	2,00	2,20	
Tandartsenpraktijk		1,65	2,55	2,65	47%
Gezondheidscentrum		1,65	2,45	2,45	55%
Apotheek	apothek	2,35	3,35	Nvt	45%
Ziekenhuis	100m2 bvo	1,50	1,90	2,00	29%
Crematorium	(deels)	Nvt	30,10	30,10	99%
Begraafplaats	gelijktijdige plechtigheid	Nvt	31,60	31,60	97%
Religiegebouw	zitplaats	0,15	0,15	Nvt	-
Verpleeg-verzorgingstehuis	wooneenheid	0,60	0,60	Nvt	60%

4.6.2 Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen – Fiets

Functie	Eenheid	Parkeernorm	Aandeel bezoekers
Apotheek	Locatie	11,00	7,00
Begraafplaats/crematorium	(deels) gelijktijdige plechtigheid	5,00	
Gezondheidscentrum	100m2 bvo	1,70	1,30
Religiegebouw	100 zitplaatsen	30,00	
Ziekenhuis	100m2 bvo	1,00	0,40

* voor de overige functies binnen hoofdgroep Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen zijn geen fietsparkeernormen opgenomen. Aantal fietsers dient per functie te worden onderbouwd.

4.7 Onderwijs

4.7.1 Onderwijs – Auto

Halen en brengen

Voor het halen en brengen van kinderen bij een basisschool of een kinderdagverblijf geldt landelijk een aanvullende parkeeropgave: naast parkeerplaatsen voor medewerkers, zijn ook parkeerplaatsen nodig voor kortparkeren. De parkeerbehoefte voor het halen en brengen van kinderen is afhankelijk van een viertal factoren:

- A aantal leerlingen
- B percentage kinderen met de auto
- C parkeerduur
- D aantal kinderen per auto

De aanvullende parkeeropgave wordt voor de verschillende groepen met de volgende formule berekend:

	Aanvullende parkeeropgave = A * B * C * D
Kinderdagverblijf	(aantal leerlingen) x 0,42 x 0,25 x 0,75
Groepen 1 t/m 3	(aantal leerlingen) x 0,42 x 0,5 x 0,75
Groepen 4 t/m 8	(aantal leerlingen) x 0,62 x 0,25 x 0,85

Indien aanvangs- en eindtijd van de groepen 1 t/m 3 en 4 t/m 8 met minimaal 30 minuten worden gescheiden, mag de parkeeropgave met 40% worden gereduceerd.

Functie	Eenheid	Parkeernorm			
		Centrum	Rest bibeko	Buiten-gebied	Aandeel bezoekers
Kinderdagverblijf*	100 m ² bvo	1,00	1,40	1,50	0%
Basisschool*	lokaal	0,75	0,75	0,75	0%
Middelbare school	100 leerlingen	3,70	4,90	4,90	11%
ROC		4,80	5,90	5,90	7%
Avondonderwijs	10 leerlingen	4,60	6,80	10,50	95%

* kinderdagverblijf, basisschool: exclusief kiss & ride. Zie hiervoor onderdeel halen en brengen.

4.7.2 Onderwijs – Fiets

Functie	Eenheid	Parkeernorm		
		Centrum	Rest bibeko	
Basisschool < 250 leerlingen	10 leerlingen	4,30		
Basisschool 250 - 500 leerlingen		5,00		
Basisschool > 500 leerlingen		6,20		
Basisschool - medewerkers		0,40		
Middelbare school - leerlingen	100 m ² BVO	10,00		
Middelbare school - medewerkers			0,6	0,4
ROC - leerlingen		12,00		
ROC - medewerkers		0,900		