Nota Parkeernormen 2026

GVVP gemeente Asten 2026

GEEF SLIMME PARKEEROPLOSSINGEN IN ASTEN DE RUIMTE





ACCENT adviseurs

VAN DE FYSIEKE LEEFOMGEVING

Colofon

Titel:	**Nota Parkeernormen 2026** GVVP gemeente Asten 2026
Auteur(s):	Bram Louwers, Rick van Soest en Stijn Engels
Opdrachtgever:	Gemeente Asten
Projectnaam:	Actualisatie GVVP Asten
Projectnummer:	24076
Datum:	5 december 2025
Status:	Concept

Contactadres:
Luchthavenweg 13E
5657 EA Eindhoven

T 040 30 300 95
E contact@accentadviseurs.nl
I www.accentadviseurs.nl

© **Accent adviseurs, Eindhoven.** Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, microfilm of op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande toestemming van Accent adviseurs.

ACCENT adviseurs
VAN DE FYSIEKE LEEFOMGEVING

Inhoudsopgave

1. Inleiding 5
- 1.1 Aanleiding 5
- 1.2 Wat is een parkeernorm? 6
- 1.3 Juridische positie van parkeernormen 6
- 1.4 Leeswijzer 6

2. Parkeernormen 7
- 2.1 Inleiding 7
- 2.2 Uitgangspunten parkeernormen 7
- 2.3 Gebiedsindeling 8
- 2.4 Parkeernormen per gebiedsprofiel 11
- 2.5 Parkeervoorzieningen bij woningen 12
- 2.6 Dubbelgebruik 12
- 2.7 Uitvoeringsregels 14

3. Maatwerk 17
- 3.1 Maatwerk voor de norm 17
- 3.2 Maatwerk voor verplichting eigen terrein 19
- 3.3 Parkeerdruk meten 21
- 3.4 Afwijkingsbepaling 22
- 3.5 Overgangsregeling 22

4. Mobiliteitsfonds 23
- 4.1 Wat houdt een mobiliteitsfonds in? 23
- 4.2 Mobiliteitsfonds Asten 24
- 4.3 Hoogte afkoopsom 25

5. Fietsparkeernormen 26
- 5.1 Uitgangspunten fietsparkeernormen 26
- 5.2 Fietsparkeernormen 27

Bijlage 1 — Parkeernormen auto per gebiedsprofiel 31
Bijlage 2 — Afmetingen parkeerplaatsen 40
Bijlage 3 — Halen en brengen bij scholen 43

Bijlage 4 — Loopafstanden 45
Bijlage 5 — Parkeerdruk berekenen 47
Bijlage 6 — Fietsparkeernormen 50

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Asten beschikt over een vastgestelde Nota Parkeernormen uit 2016. Inmiddels zijn nieuwe landelijke parkeerkencijfers van het CROW beschikbaar.

Bovendien blijkt in de praktijk dat, op basis van de Nota Parkeernormen 2016, aan sommige beoogde ontwikkelingen geen medewerking verleend kan worden. Dit komt doordat niet voldaan kan worden aan de parkeervraag van de betreffende ontwikkeling. Initiatieven voor ontwikkelingen vragen in specifieke situaties om maatwerk. De huidige parkeernormen van Asten bieden daar onvoldoende handvatten voor. Dat is niet wenselijk.

De gemeente Asten heeft daarom de wens voor een nieuw beleidsdocument uitgesproken: een Nota Parkeernormen met realistische en actuele parkeernormen, met ruimte voor de nodige flexibiliteit.

Doelstelling Nota Parkeernormen

Het bieden van een toetsingskader voor het bepalen van de parkeerbehoefte van ruimtelijke plannen en ontwikkelingen in de gemeente Asten, om daarmee de bereikbaarheid en leefbaarheid te waarborgen. Met behulp van dit toetsingskader moet worden voorkomen dat als gevolg van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen parkeerproblemen in de openbare ruimte ontstaan.

Opdracht en resultaat

Het vertrekpunt zijn de doelstelling en een aantal richtinggevende kaders en discussiepunten. Het resultaat is een beleidsdocument, de Nota Parkeernormen, aangevuld met een zogenaamde ‘factsheet’. In de factsheet zijn rekenvoorbeelden voor ontwikkelaars en andere initiatiefnemers opgenomen waarin de kaders van de Nota Parkeernormen worden uitgelegd.

1.2 Wat is een parkeernorm?

Iedere ruimtelijke functie zoals wonen, werken en winkelen trekt een bepaalde hoeveelheid autoverkeer aan en vraagt daarmee ook om een bepaalde parkeerbehoefte. Een parkeernorm is een getal dat aangeeft hoeveel parkeerplaatsen voor een dergelijke functie nodig zijn per eenheid of oppervlakte. De parkeernormen die in deze nota worden voorgesteld, bieden houvast bij het bepalen van de benodigde parkeerruimte (de parkeereis) bij woningen, kantoren, winkels, etc. Het aantal aan te leggen plaatsen is afhankelijk van de grootte van de ontwikkeling en de parkeernorm die bij die ontwikkeling hoort.

Het gebruik van juiste parkeernormen draagt bij aan een gunstig leef- en woonklimaat: met voldoende parkeerplaatsen wordt parkeeroverlast voorkomen en met een lager aanbod van plaatsen voor bepaalde functies kunnen mensen gestimuleerd worden tot een bewuster mobiliteitsgedrag en gebruik van een andere vervoerwijze. Sturing in het aanbod van parkeerplaatsen via parkeernormen kan daarbij een middel zijn.

1.3 Juridische positie van parkeernormen

Ten behoeve van de bereikbaarheid en leefbaarheid van de gemeente en in het belang van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties, hanteert de gemeente Asten in de ruimtelijke procedure voor plannen normen ten aanzien van parkeren voor auto's. Het tijdelijke deel van het 'Omgevingsplan gemeente Asten' omvat onder andere alle bestemmingsplannen. In veel bestemmingen is een parkeerregeling opgenomen, veelal via een dynamische verwijzing naar het meest recente parkeerbeleidsplan en parkeernormen.

De definitieve toetsing van een ruimtelijk plan op parkeren vindt plaats bij het verlenen van de omgevingsvergunning of bij wijziging van het omgevingsplan.

1.4 Leeswijzer

Hoofdstuk twee beschrijft de uitgangspunten voor de parkeernormen, waarna in hoofdstuk drie maatwerk mogelijkheden zijn opgenomen. Het mobiliteitsfonds komt aan bod in hoofdstuk vier en tot slot zijn in hoofdstuk vijf de parkeernormen voor de fiets opgenomen.

2. Parkeernormen

2.1 Inleiding

Met behulp van parkeernormen wordt voor ruimtelijke ontwikkelingen de parkeereis bepaald. Parkeernormen worden niet gebruikt om bestaande parkeerdruk in beeld te brengen. De parkeereis is het totaal aan parkeerplaatsen dat de aanvrager moet realiseren. In dit hoofdstuk staan de uitgangspunten voor de parkeernormen van Asten en de regels voor het gebruik vermeld.

2.2 Uitgangspunten parkeernormen

De parkeernormen zijn geformuleerd op basis van onderstaande uitgangspunten:

Parkeren op eigen terrein

Bij een ruimtelijke ontwikkeling wordt de parkeervraag in basis op eigen terrein gerealiseerd of, dit geldt vooral voor grootschalige ontwikkelingen, binnen het plangebied. Bezoekersparkeerplaatsen moeten openbaar toegankelijk te zijn. Openbaar toegankelijk betekent dat de parkeerplaatsen vrij beschikbaar zijn voor iedereen die het betreffende gebouw of terrein bezoekt. Denk aan parkeerplaatsen aan de straatzijde of een toegankelijk parkeerterrein.

Minimale grens

Een berekende parkeerbehoefte kan een minimale of een maximale grens zijn. Uitgangspunt in Asten is de minimale grens. De minimale grens houdt in dat het berekende aantal parkeerplaatsen de ondergrens is. Als men meer parkeerplaatsen wil realiseren dan de norm aangeeft, is dat toegestaan. Er mogen echter niet minder parkeerplaatsen worden gerealiseerd.

Volgend parkeerbeleid

Uitgangspunt is een volgend parkeerbeleid. De huidige situatie is daarbij het gegeven. Nieuwe ontwikkelingen sluiten aan op de bestaande parkeervraag. Het oplossen van eventuele bestaande parkeerdruk-problemen wordt niet bij een initiatiefnemer neergelegd, zoals bij sturend parkeerbeleid wel het geval kan zijn.

CROW

De parkeernormen zijn gebaseerd op parkeerkencijfers van het CROW, publicatie 744, Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, 2024. Wanneer het CROW de parkeerkencijfers actualiseert wordt de Nota Parkeernormen hierop aangepast.

Stedelijkheidsgraad

De parkeerkencijfers van het CROW maken onderscheid naar stedelijkheidsgraad. Deze is voor de gemeente Asten 'matig stedelijk', op basis van de demografische kerncijfers van het CBS.

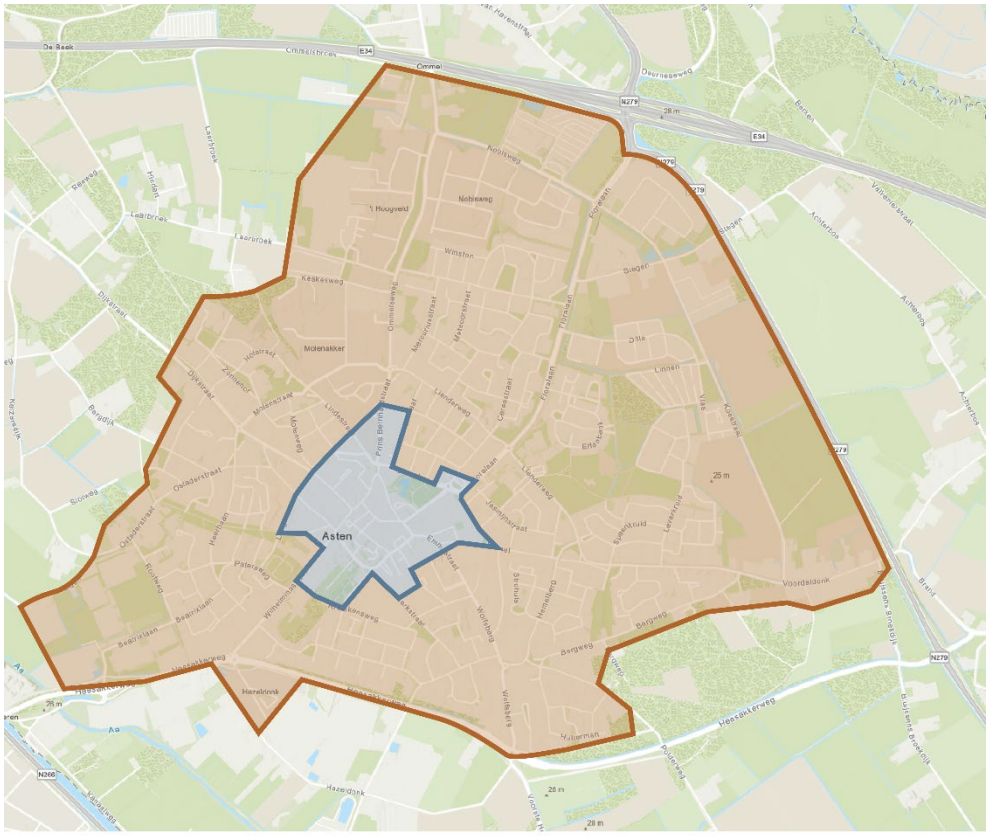
Bandbreedte

De parkeerkencijfers van het CROW geven een bandbreedte aan, minimaal en maximaal. Als uitgangspunt voor Asten wordt het gemiddelde van de bandbreedte aangehouden als basis voor de parkeernorm.

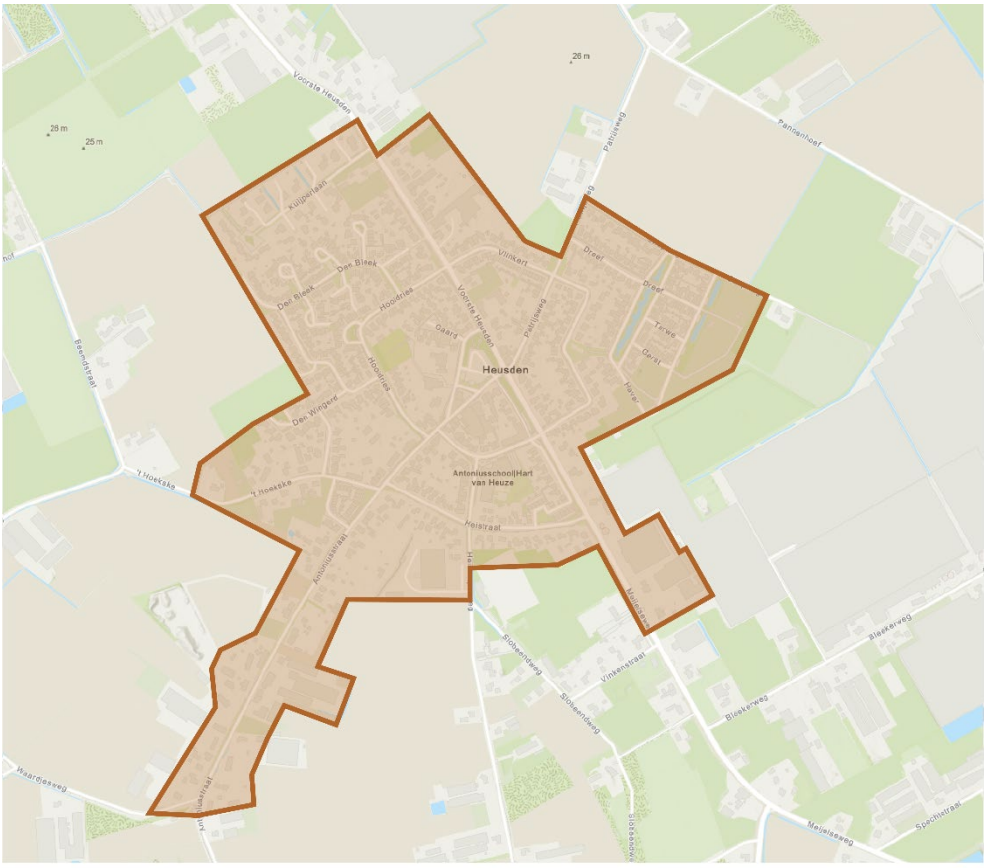
2.3 Gebiedsindeling

In de kern Asten wordt voor het toepassen van parkeernormen onderscheid gemaakt tussen centrum, rest bebouwde kom en buitengebied. Dit onderscheid is gebaseerd op het uitgangspunt dat het autobezit in het centrum lager is en dat voorzieningen beter bereikbaar zijn met andere vervoerswijzen, zoals openbaar vervoer of de fiets. Het gebied centrum komt alleen voor in de kern Asten en bevat het winkelcentrum en de schil daar omheen. De rest van de woongebieden en industrieterreinen in Asten, Heusden en Ommel vallen onder rest bebouwde kom. Alles buiten de bebouwde kom valt onder het buitengebied. Als de komgrenzen worden uitgebreid resulteert dit in een bijstelling van de rest bebouwde kom.

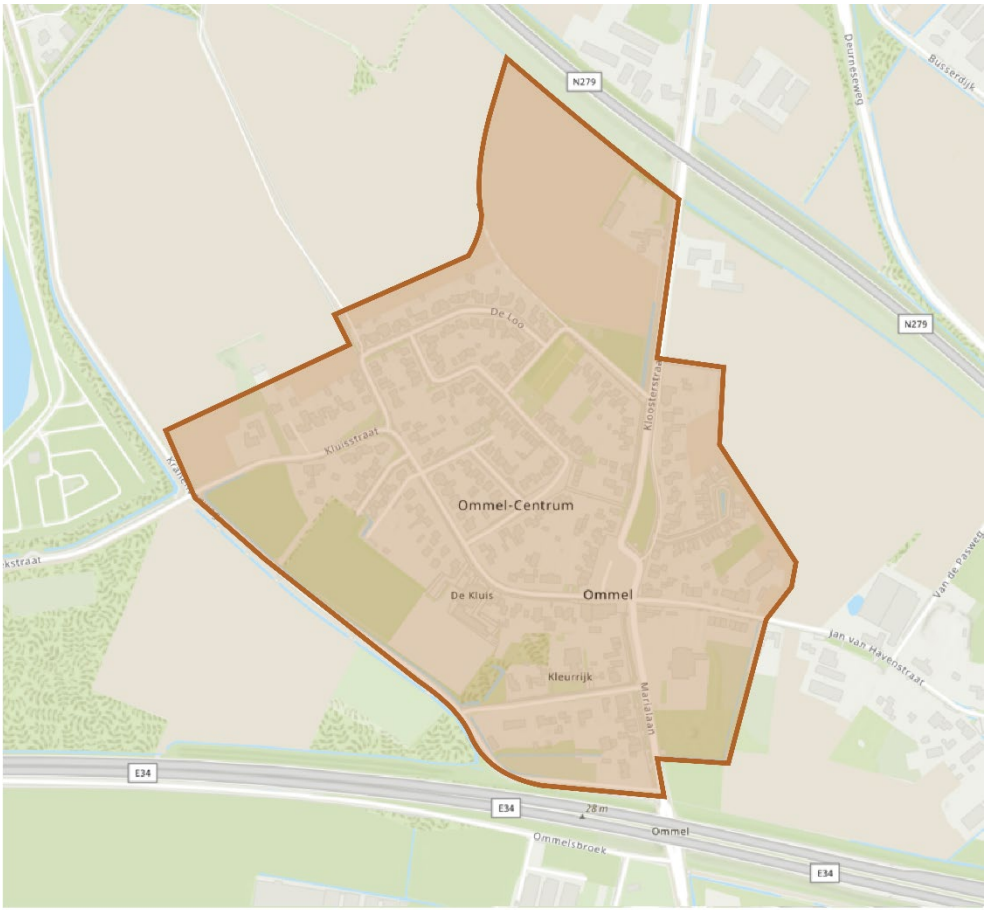
De volgende figuren geven de gebiedsindelingen van Asten, Heusden en Ommel weer.



Figuur 1: gebiedsindeling kern Asten



Figuur 2: gebiedsindeling kern Heusden



Figuur 3: gebiedsindeling kern Ommel

2.4 Parkeernormen per gebiedsprofiel

In bijlage 1 zijn de parkeernormen per gebiedsprofiel opgenomen. De belangrijkste en meest voorkomende functies zijn opgenomen. Wanneer bepaalde functies niet in de lijst voorkomen, wordt in dat geval door de gemeente een onderbouwde afweging gemaakt welke norm of combinatie van normen moet worden toegepast. Waar mogelijk wordt gebruikgemaakt van de CROW parkeerkencijfers.

2.5 Parkeervoorzieningen bij woningen

Bij ruimtelijke ontwikkelingen is parkeren op eigen terrein uitgangspunt. Bij woningbouwprojecten worden deze vaak in de vorm van een oprit of garage gerealiseerd. Daarmee zijn in theorie voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig. In de praktijk blijkt echter dat deze parkeervoorzieningen niet altijd worden gebruik voor het parkeren van een voertuig, maar bijvoorbeeld als opslagruimte. Gevolg is dat auto's toch regelmatig op de openbare weg parkeren. Bij de toetsing moet dit worden meegenomen. Hiervoor hanteert Asten enkele rekenwaardes conform de landelijke richtlijnen van het CROW. Deze zijn opgenomen in Tabel 1.

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekend aantal	Opmerking
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	oprit min. 5,0 meter lang
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	oprit min. 4,5 meter breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4	
Garagebox (niet bij woning)	1	0,5	
Garage met enkele oprit	2	1,0	oprit min. 5,0 meter lang
Garage met lange oprit	3	1,3	
Garage met dubbele oprit	3	1,8	oprit min. 4,5 meter breed

Tabel 1: berekeningsaantallen parkeervoorzieningen bij woningen

In de gemeente Asten is een blauwe zone ingesteld in de kern Asten. Parkeren op de rijbaan komt veel minder vaak voor in een gebied waar het parkeren gereguleerd is, zoals in een blauwe zone. Bij ruimtelijke ontwikkelingen in de blauwe zone wordt daarom wel uitgegaan van het theoretisch aantal.

2.6 Dubbelgebruik

De gemeente Asten kiest ervoor om rekening te houden met dubbelgebruik, daardoor is gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen mogelijk. Door het toepassen van dubbelgebruik ontstaat een realistisch beeld van de parkeerbehoefte op de verschillende tijdstippen van de dag en de week.

Met dubbelgebruik mag alleen rekening worden gehouden wanneer de parkeerplaatsen openbaar toegankelijk zijn. Zo kan een oprit bij een woning of een parkeerplaats die specifiek aan een bewoner is toegewezen niet worden meegeteld voor dubbelgebruik. In Tabel 2 zijn de aanwezigheidspercentages van het CROW opgenomen voor de verschillende functies en voor de verschillende momenten.

	Werkdagochtend	Werkdagmiddag	Werkdagavond	Werkdagnacht	Vrijdagmiddag	Vrijdagavond	Zaterdagmiddag	Zaterdagavond	Zondagmiddag
Woningen bewoners	60%	60%	90%	100%	70%	80%	75%	80%	75%
Woningen bezoekers	40%	50%	75%	0%	60%	100%	100%	100%	90%
Kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	0%	60%	5%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	100%	75%	0%	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	0%	60%	75%	100%	0%	60%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	60%	80%	100%	0%	0%
Supermarkt	50%	60%	40%	0%	80%	80%	100%	40%	60%
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	40%	100%	100%	100%	75%
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	25%	50%	100%	25%	100%
Bioscoop/theater/ podium etc.	5%	40%	50%	0%	40%	100%	40%	100%	40%
Sociaal medisch: arts/ therapeut/ consultatiebureau	100%	100%	10%	0%	75%	10%	0%	0%	0%
Verpleeghuis/ verzorgingstehuis	100%	100%	50%	25%	100%	50%	100%	100%	100%
Restaurant	30%	40%	80%	0%	60%	90%	70%	100%	40%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	0%	100%	0%	0%	0%

Tabel 2: aanwezigheidspercentages

2.7 Uitvoeringsregels

Op basis van de tabellen met parkeernormen in bijlage 1 wordt per ontwikkeling of bouwplan de parkeereis berekend. De parkeereis is het totaal aan parkeerplaatsen dat de aanvrager minimaal moet realiseren, waarbij rekening is gehouden met:

- de parkeernormen voor het betreffende gebiedsprofiel
- omrekenfactoren voor parkeren bij woningen
- aanwezigheidspercentages
- bestaande parkeerplaatsen die aan de 'oude functie' kunnen worden toegeschreven

De volgende uitvoeringsregels zijn van toepassing:

Bezoekersparkeren

De parkeernormen, zoals beschreven in bijlage 1, zijn inclusief de parkeerplaatsen voor bezoekers. Parkeerplaatsen voor bezoekers dienen openbaar toegankelijk te zijn.

Afronding

De parkeerbehoefte wordt berekend op één decimaal achter de komma. Het totaal aantal parkeerplaatsen wordt aan het eind van de berekening altijd afgerond op hele getallen, conform de normale rekenkundige wijze. Een parkeerbehoefte van 5,4 parkeerplaatsen wordt dus afgerond naar 5 parkeerplaatsen en een behoefte van 5,5 naar 6.

Maatvoering parkeerplaatsen

Naast het aanleggen van voldoende parkeerplaatsen is ook de maatvoering van parkeerplaatsen belangrijk om de beschikbare parkeerplaatsen goed te kunnen gebruiken. In bijlage 2 staan de minimale maten voor nieuwe parkeerplaatsen en parkeerwegen voor personenauto's.

Salderen

Bij de berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen bij een functiewijziging van een bestaand gebouw en bij sloop/nieuwbouw mag rekening worden gehouden met de parkeerbehoefte van de bestaande situatie.

Dit betekent dat in dat geval ook de parkeerbehoefte van de bestaande, te vervallen, functie(s) wordt bepaald. Deze parkeerbehoefte mag vervolgens worden afgetrokken van de parkeerbehoefte van de nieuwbouw, mits de bestaande parkeerplaatsen gehandhaafd blijven. Indien als gevolg van een ontwikkeling een deel van de bestaande capaciteit komt te vervallen dan dient deze capaciteit gecompenseerd te worden. Als de nieuwe parkeerbehoefte groter is, moet het verschil met de parkeereis van de bestaande functie extra worden aangelegd.

Wanneer bij de parkeeroplossing voor de bestaande situatie gebruik is gemaakt van dubbelgebruik van parkeerplaatsen, of van parkeerplaatsen in de openbare ruimte, kan bij het bepalen van het aantal extra benodigde parkeerplaatsen tevens rekening worden gehouden met aanwezigheidspercentages.

Rekenvoorbeeld
Een gebouw met functie X beschikt over 5 parkeerplaatsen. Dit gebouw krijgt functie Y. Op basis van de parkeernormen in bijlage 1 zou het gebouw met functie X moeten beschikken over 10 parkeerplaatsen en met functie Y over 20. De functieverandering leidt ertoe dat er 20 – 10 = 10 nieuwe parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd, naast de bestaande 5 parkeerplaatsen.

Voor functiewijzigingen in het centrumgebied die passen binnen de functies die we als gemeente in het centrum willen hoeven geen extra parkeerplaatsen gerealiseerd te worden mits:
- het een functiewijziging van de begane grond betreft
- het aantal m^2 niet met meer dan $50m^2$ wordt vergroot
- het geen functiewijziging naar wonen betreft

Er moet rekening worden gehouden met de aanwezigheidspercentages van de nieuwe en de oude functie.

Sloop en herbouw
Bij de sloop en herbouw van een pand zijn de parkeernormen niet van toepassing als de oude functie in dezelfde omvang op dezelfde locatie terugkeert en het aantal parkeerplaatsen dat aanwezig is blijft gehandhaafd. Indien de functie in een kleinere omvang terugkeert kan het aantal parkeerplaatsen naar rato in omvang worden verminderd.

Functie onbekend

Wanneer vooraf niet bekend is welke functies zich in een gebouw gaan vestigen, wordt per aanvraag bekeken welke parkeereis gesteld moet worden. Hierbij wordt, rekening houdend met de toegestane functies in het Omgevingsplan, uitgegaan van de functie met de hoogste parkeernorm.

Inzet parkeercapaciteit

Als bij een functie door de parkeereis parkeercapaciteit wordt gerealiseerd, dan is deze capaciteit primair bedoeld voor de gebruikers en bezoekers van de betreffende functie. Het is de eigenaar van de parkeerplaatsen niet toegestaan de aan de functie gekoppelde capaciteit, geheel of gedeeltelijk, structureel anders in te zetten, tenzij de eigenaar op basis van ervaringscijfers en een actuele parkeerbalans kan aantonen dat het gebruik van de parkeerplaatsen door een andere dan de beoogde doelgroep(en) geen nadelige gevolgen heeft voor de directe omgeving.

Schoolomgeving

Op basis van de parkeernormen voor basisonderwijs en peuterspeelzaal/kinderdagverblijf wordt het aantal parkeerplaatsen voor werknemers bepaald. Voor het bepalen van de parkeerbehoefte voor het halen en brengen van kinderen door ouders wordt een rekenmethode van het CROW gebruikt. Deze rekenmethode is opgenomen in bijlage 3.

3. Maatwerk

De gemeente Asten conformeert zich aan de Nota Parkeernormen. Echter, om maatwerk mogelijk te maken kan het college ruimte bieden om af te wijken van de parkeereis. Onder bepaalde omstandigheden is een aangepaste parkeereis wenselijk of kan worden afgeweken van de eis voor parkeren op eigen terrein of binnen het plangebied. Hiervoor zijn regels voor maatwerk opgesteld. In deze regels wordt aangegeven in welke gevallen maatwerk kan worden verleend voor de parkeereis of de verplichting deze op eigen terrein te realiseren.

3.1 Maatwerk voor de norm

Inzet deelauto

Een deelauto is een auto die gebruikt wordt door meerdere gebruikers. De deelauto maakt het mogelijk om zonder het bezit van een auto toch de beschikking te hebben over een auto. Het delen van een auto kan op grond van een overeenkomst met een aanbieder of tussen personen uit meerdere huishoudens.

Reductiefactor

De inzet van deelauto's met een vaste standplaats leidt tot een lagere parkeerbehoefte. Voor sommige huishoudens is een deelauto een alternatief op het bezit van een (tweede) auto omdat zij deze te weinig gebruiken. De inzet van deelauto's zorgt er daarmee voor dat er minder parkeerplaatsen nodig zijn. Om deelmobiliteit te stimuleren kan de parkeerbehoefte na inzet van een deelauto worden verlaagd, dit is alleen mogelijk voor de functie wonen. De reductiefactor is als volgt:

Gebiedsindeling	Correctie per deelauto	Plafond
Centrum	max. 5 parkeerplaatsen	20% van parkeerbehoefte bewoners
Schil-centrum	max. 5 parkeerplaatsen	20% van parkeerbehoefte bewoners
Rest bebouwde kom	max. 5 parkeerplaatsen	20% van parkeerbehoefte bewoners
Buitengebied	n.v.t.	n.v.t.

Tabel 3: reductiefactor en plafond per gebiedsindeling

De inzet van een deelauto levert een korting op van maximaal vijf parkeerplaatsen, echter heeft de deelauto zelf ook een (gereserveerde) parkeerplaats nodig, waardoor de parkeereis mag worden verminderd met maximaal vier parkeerplaatsen per deelauto. In de berekening voor het aantal deelauto's wordt bestaande bebouwing niet betrokken. De mobiliteitscorrectie is beperkt tot een deel van de totale parkeereis. Voorkomen moet worden dat de gebruikers bij onvoldoende belangstelling voor een deelauto alsnog in de omgeving parkeren. Op grond hiervan is de mobiliteitscorrectie ingeperkt tot de genoemde percentages.

Borging

Voor deze mobiliteitscorrectie is borging van een deelauto een vereiste. Bij de inzet van deelauto's is een mobiliteitsplan vereist waarin wordt onderbouwd hoe de mobiliteitsoplossingen tot stand worden gebracht en duurzaam beschikbaar blijven. Hierbij wordt ook een intentieverklaring van een aanbieder van deelauto's verlangd. Binnen drie maanden na oplevering van het plan moeten de deelauto's beschikbaar zijn. Als er sprake is van deelmobiliteit in de parkeeropgave dan moet dat publiekrechtelijk worden geregeld, in het omgevingsplan of de omgevingsvergunning.

Ontwikkeling met geringe toename parkeerdruk (< 1,5 parkeerplaatsen)

Indien de rekenkundige waarde van de parkeereis voor afronding minder dan 1,5 bedraagt, wordt vrijstelling verleend van de parkeereis. Er wordt geen financiële vergoeding verlangd en er is geen parkeerdrukonderzoek noodzakelijk. Deze vrijstelling geldt niet voor ontwikkelingen met de functie 'wonen', met uitzondering van woningsplitsing en mantelzorgwoningen.

Korting leegstand centrum

De gemeente Asten stimuleert ontwikkelingen die een oplossing bieden voor de leegstand in het centrum van Asten. Deze korting geldt voor situaties waarin een gebouw of een gedeelte daarvan, bestemd voor bewoning of gebruik, gedurende een bepaalde periode niet wordt bewoond of gebruikt. De grenzen van dat gebied zijn in figuur 1 in paragraaf 2.3 als 'centrum' aangegeven. Ontwikkelingen in dat gebiedstype, met een parkeereis van >1,5 parkeerplaats, mogen daarom een beroep doen op de beschikbare parkeergelegenheid in de openbare ruimte. Deze korting geldt voor alle soorten ontwikkelingen, specifiek voor het deel van de parkeereis dat niet op eigen terrein kan worden gerealiseerd, met een maximum van vijf parkeerplaatsen.

Uit een parkeerdrukonderzoek moet blijken dat er genoeg vrije parkeerplaatsen in de openbare ruimte zijn. Een parkeerdrukonderzoek moet uitgevoerd worden op basis van de uitgangspunten zoals beschreven in bijlage 5. Met een parkeerbezetting van meer dan 85% is het lastig om een vrije parkeerplaats te vinden. Voorwaarde is dan ook dat die parkeerruimte op de openbare weg aanwezig is op de voor de functie relevante momenten en dat de bezettingsgraad in de nabije omgeving - inclusief de toename als gevolg van het bouwplan - niet boven de 85% uitkomt.

Korting fietsparkeernormen

De gemeente Asten stimuleert het realiseren van fietsvoorzieningen. Ontwikkelingen die fietsgebruik actief stimuleren, bijvoorbeeld in het bedrijfsplan en/of de arbeidsvoorwaarden, en rekening houden met de fietsparkeernormen, zoals beschreven in bijlage 6 mogen een korting van 10% op de parkeereis doorrekenen. Deze korting geldt niet voor de functie 'Wonen'.

Combinatie korting

Het is toegestaan om korting te stapelen, dit door het stimuleren van zowel de fiets als het oplossen van leegstand in het centrum.

3.2 Maatwerk voor verplichting eigen terrein

Deze paragraaf beschrijft op welke wijze in vervangende parkeerruimte kan worden voorzien wanneer de aanvrager ontwikkeling op eigen terrein niet, of in onvoldoende mate, kan voldoen aan de parkeereis. Hierbij wordt geen onderscheid gemaakt in het type ontwikkeling.

Hierbij kunnen de volgende situaties worden onderscheiden:

1 de aanvrager geeft een vervangende private parkeerruimte op
2 de aanvrager realiseert vervangende parkeerruimte in de openbare ruimte
3 de aanvrager koopt de parkeereis af

Wanneer de aanvrager niet kan voorzien in voldoende vervangende parkeervoorzieningen voor de betreffende functie, zoals beschreven onder de punten één tot en met drie, en het college geen gebruik wenst te maken van de afwijkingsbevoegdheid, wordt de aanvraag afgewezen.

1. De aanvrager geeft een vervangende private parkeerruimte op

Binnen een gebied met parkeerregulering

Er is sprake van parkeerregulering wanneer de gemeente maatregelen inzet om te sturen in het gebruik of beperken van de parkeerplaatsen. In een gebied waar sprake is van parkeerregulering wordt een parkeergelegenheid, die gelegen is op een kortere loopafstand dan de loopafstand tot de meest dichtstbijzijnde grens van het reguleringsgebied, als vervangende parkeerruimte gezien. Daarbij worden de loopafstanden via logische looproutes gemeten. Als maximale loopafstand gelden de 'acceptabele loopafstanden' zoals vermeld in bijlage 4. De vervangende parkeerruimte is voor de functie voldoende op de juiste momenten. De afmetingen van de parkeerplaatsen dienen minimaal te voldoen aan de afmetingen in bijlage 2. Tevens dienen de plaatsen bereikbaar te zijn op een verkeersveilige wijze en zijn deze openbaar toegankelijk. De aanvrager maakt de bezoekers attent op de parkeerplaatsen. Er dient een parkeerovereenkomst bij de bouwaanvraag te worden overlegd. Deze overeenkomst moet een langdurig karakter hebben (minimaal tien jaar).

In een gebied waar geen parkeerregulering geldt

In een gebied waar geen sprake is van parkeerregulering wordt als vervangende parkeerruimte een parkeergelegenheid in de onmiddellijke omgeving gezien waarvan redelijkerwijs mag worden aangenomen dat gebruikers van de betreffende functie er gebruik van zullen maken. De vervangende parkeerruimte is voor de functie voldoende op de juiste momenten. De loopafstanden, zoals opgenomen in de tabel 'acceptabele loopafstanden' uit bijlage 4, worden daarbij in acht genomen. De afmetingen van de parkeerplaatsen dienen minimaal te voldoen aan de afmetingen in bijlage 2. Tevens dienen de plaatsen bereikbaar te zijn op een verkeersveilige wijze en openbaar toegankelijk te zijn. De aanvrager maakt de bezoekers attent op de parkeerplaatsen. Er dient een parkeerovereenkomst tussen de aanvrager en de aanbieder van de private parkeerruimte bij de bouwaanvraag te worden overlegd. Deze overeenkomst moet een langdurig karakter hebben (minimaal tien jaar).

2. De aanvrager realiseert vervangende parkeerruimte in de openbare ruimte

Vervangende parkeerruimte kan ook een parkeerruimte in het openbaar gebied zijn. Als er extra parkeerplaatsen in het openbare gebied -binnen of buiten een gebied met parkeerregulering aangelegd kunnen worden, moeten deze minimaal voldoen aan de afmetingen van parkeerplaatsen, zoals aangegeven in bijlage 2.

De plaatsen moeten bereikbaar zijn op een verkeersveilige wijze. De nieuwe parkeerplaatsen krijgen en behouden altijd het openbare karakter, zonder enige verwijzing naar de betreffende functie. De loopafstanden, zoals opgenomen in de tabel 'acceptabele loopafstanden' uit bijlage 4, worden daarbij in acht genomen. De plaatsen worden op kosten van de aanvrager aangelegd. Bij het vervallen van de functie, blijven de plaatsen behouden, zonder dat daarbij de aanvrager recht heeft op een financiële vergoeding. Het aanleggen van parkeergelegenheid in het openbaar gebied wordt op kosten van de aanvrager door de gemeente uitgevoerd, de gemeente zorgt ook voor het onderhoud omdat de parkeerplaatsen onderdeel zijn van de openbare weg. Met de aanleg van de parkeerplaatsen ontstaat geen recht op een parkeervergunning.

3. De aanvrager koopt de parkeereis af

Wanneer de aanvrager niet kan voorzien in voldoende parkeervoorzieningen op één van de voorgaande wijzen, kan het college van burgemeester en wethouders ontheffing verlenen van de parkeereis en daarvoor een financiële vergoeding verlangen voor het Mobiliteitsfonds. Die vergoeding is gebaseerd op de bedragen, zoals opgenomen in hoofdstuk vier.

Voorwaarde hierbij is dat de benodigde parkeerruimte op de openbare weg beschikbaar is op de voor de functie relevante momenten en dat de bezettingsgraad in de nabije omgeving — inclusief de toename als gevolg van het bouwplan — niet boven de 85% uitkomt. Onder nabije omgeving wordt hierbij verstaan: het gebied binnen de loopafstanden die passend zijn voor de desbetreffende functie, zoals opgenomen in bijlage 4. Of aan deze voorwaarden wordt voldaan, moet worden vastgesteld met een parkeeronderzoek waarin zowel de huidige parkeerdruk als de te verwachten toename als gevolg van het initiatief worden meegenomen. Er wordt een overeenkomst tussen de aanvrager en de gemeente opgesteld, waarin de nadere afspraken zijn beschreven.

3.3 Parkeerdruk meten

Wanneer een aanvrager inzichtelijk moet maken wat de parkeerdruk in de nabije omgeving van de beoogde ontwikkeling is, de aanvrager de systematiek moet volgen zoals opgenomen in bijlage 5.

3.4 Afwijkingsbepaling

Het college kan voor ontwikkelingen die niet passen binnen de parkeernormen en/of het maatwerk, besluiten gebruik te maken van de afwijkingsbevoegdheid als bedoeld in artikel 4:84 Algemene wet bestuursrecht (Awb).

In dit artikel is geregeld dat gehandeld wordt conform een vastgestelde beleidsregel tenzij, wegens bijzondere belangen, de gevolgen van toepassing onevenredig zouden zijn met de door de beleidsregel te dienen doelen. In dat geval is er dus de mogelijkheid om van de beleidsregel af te wijken in bijzondere en onvoorziene omstandigheden die bij het opstellen van het beleid niet konden worden voorzien. Deze afwijkingsbepaling is van toepassing op de gehele nota en wordt slechts gebruikt indien het voldoen aan de bepalingen door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit.

3.5 Overgangsregeling

Deze Nota Parkeernormen 2026 treedt in werking nadat deze is vastgesteld door de gemeenteraad en is gepubliceerd. Voor bestaande bouwinitiatieven is een overgangsregeling van toepassing. Deze houdt in dat de Nota Parkeernormen 2026 niet van toepassing is op:

- een bouwinitiatief waar voor de inwerkingtreding van deze Nota Parkeernormen 2026 een aanvraag voor een omgevingsvergunning is ingediend. Hierop blijft de Nota Parkeernormen 2016 van toepassing;
- Een bouwinitiatief waarvoor in een overeenkomst tussen gemeente en initiatiefnemer, afgesloten voor de inwerkingtreding van de Nota Parkeernormen 2026, is bepaald dat andere parkeernormen van toepassing zijn.

4. Mobiliteitsfonds

4.1 Wat houdt een mobiliteitsfonds in?

Mobiliteitsfonds geregeld in mobiliteitsfondsverordening

Een mobiliteitsfonds is een instrument dat beschikbaar is voor het oplossen van parkeervraagstukken bij nieuwe ontwikkelingen. Wanneer een bouwinitiatief niet kan voorzien in voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein kan het college van burgemeester en wethouders ontheffing verlenen. Het heffen van een bijdrage is een juridisch aanvaarde mogelijkheid om die ontheffing te verlenen. Het komt erop neer dat een ontwikkelaar, die niet kan voorzien in voldoende parkeerplaatsen, deze afkoopt door een bijdrage per ontbrekende parkeerplaats in een mobiliteitsfonds te storten.

De gemeente Asten heeft in het GVVP uit 2016 een Mobiliteitsfonds Asten ingesteld door middel van een mobiliteitsfondsverordening. Deze bevoegdheid is geregeld in artikel 147 van de Gemeentewet. In de kern regelt een mobiliteitsfondsverordening het volgende:

1 wie het fonds beheert, namelijk het college van burgemeester en wethouders
2 hoe inkomsten gegenereerd worden, bijvoorbeeld via afkoopregeling
3 hoe de middelen besteed mogen worden, waaronder flankerende maatregelen

Anterieure overeenkomst

Wanneer de ontwikkelaar en de gemeente overeenkomen gebruik te maken van de mogelijkheid om de parkeereis af te kopen, dan leggen zij de afspraken hiervoor vast in een anterieure overeenkomst. Deze overeenkomst legt vast welke voorwaarden van toepassing zijn op de storting in het mobiliteitsfonds. Een anterieure overeenkomst is een vormvrije overeenkomst.

Inzet mobiliteitsfonds

De gemeente kan met de afkoopsom, zoals vastgelegd in anterieure overeenkomst, parkeerplaatsen realiseren. Het saldo uit het mobiliteitsfonds kan daarnaast ook, dit in tegenstelling tot een ‘parkeerfonds’, worden aangewend voor het verbeteren van de openbare parkeersituatie. Bijvoorbeeld door het treffen van flankerende mobiliteitsmaatregelen die bijdragen aan het verbeteren van de parkeersituatie.

Voorbeelden zijn: de aanleg van voet- en fietspaden, verbeteren kwaliteit openbare ruimte, instellen betaald parkeren of blauwe zone, bewegwijzering, et cetera. De flankerende maatregelen bieden een alternatief voor de afgekochte parkeerplaatsen en kunnen breed binnen de gemeente Asten worden ingezet.

Een en ander dient de gemeente binnen tien jaar na storting in het fonds te realiseren. Indien de gemeente deze verplichting niet of slechts gedeeltelijk nakomt, ontvangt de initiatiefnemer de inbreng geheel of naar rato terug, inclusief rentevergoeding.

4.2 Mobiliteitsfonds Asten

De gemeente Asten wil, binnen de doelstelling van de Nota Parkeernormen, graag flexibel omgaan met de parkeervraag voor ontwikkelingen. Een mobiliteitsfonds biedt meer mogelijkheden dan een parkeerfondsverordening. De beschikbare ruimte voor het realiseren van extra parkeergelegenheid is immers beperkt, vooral in het centrum van Asten. Door het instellen van een mobiliteitsfonds is compensatie ook mogelijk door het toepassen van flankerende maatregelen.

Een mobiliteitsfonds brengt naast kansen ook verplichtingen met zich mee. Indien binnen tien jaar geen parkeerplaatsen of flankerende maatregelen zijn gerealiseerd, moet de storting in het fonds worden terugbetaald, inclusief rente vergoeding. Bovendien wordt op dat moment de parkeervraag van de nieuwe ontwikkeling niet opgelost, waardoor de parkeerdruk toe is genomen.

Om het risico van terugbetaling te voorkomen, toetst de gemeente vooraf of binnen een periode van tien jaar de compensatie door de gemeente te realiseren is. Dit kan door 1) het realiseren van parkeervoorzieningen of 2) door het treffen van flankerende maatregelen. Pas wanneer de gemeente de compensatieverplichting accepteert, wordt de initiatiefnemer in de gelegenheid gesteld om een storting te doen in het mobiliteitsfonds.

4.3 Hoogte afkoopsom

De hoogte van het bedrag dat initiatiefnemer moet betalen is afhankelijk van de parkeersituatie ter plaatse. In Tabel 4 staan per situatie de vereiste compensatiebedragen. De genoemde bedragen zijn opgebouwd uit de kosten voor de benodigde grond, realisatiekosten en kosten voor beheer en onderhoud. De compensatiebedragen in te zetten voor flankerend beleid, zijn hoger dan die voor afkoop van feitelijke parkeerplaatsen. De laatste heeft immers de voorkeur.

De definitie van centrum staat in paragraaf 2.3 Gebiedsindeling. Alle gebieden buiten het centrum vallen onder 'rest bebouwde kom' of 'buitengebied'. Het college zorgt voor jaarlijkse indexatie van de tarieven. De tarieven zijn te vinden in de bijlage bij de Verordening Mobiliteitsfonds Asten 2017.

Situatie	**Compensatiebedrag**
CENTRUM	
Realisatie van minder parkeerplaatsen dan parkeereis op eigen terrein, compensatie parkeerplaatsen in openbare ruimte is mogelijk.	€ 7.250,- per parkeerplaats
Realisatie van minder parkeerplaatsen dan parkeereis op eigen terrein, compensatie parkeerplaatsen in openbare ruimte is niet mogelijk, inzet op flankerend beleid.	€ 8.750,- per parkeerplaats
OVERIGE GEBIEDEN	
Realisatie van minder parkeerplaatsen dan parkeereis op eigen terrein, compensatie parkeerplaatsen in openbare ruimte is mogelijk.	€ 5.750,- per parkeerplaats
Realisatie van minder parkeerplaatsen dan parkeereis op eigen terrein, compensatie parkeerplaatsen in openbare ruimte is niet mogelijk, inzet op flankerend beleid.	€ 7.250,- per parkeerplaats

Tabel 4: tarieven compensatie parkeerplaatsen

5. Fietsparkeernormen

De gemeente Asten wil het fietsgebruik stimuleren. De fiets is een gezond en duurzaam alternatief voor de auto en levert een positieve bijdrage aan de leefbaarheid. Om het fietsgebruik te stimuleren wil de gemeente ook inzetten op goede stallingsvoorzieningen.

5.1 Uitgangspunten fietsparkeernormen

Het uitgangspunt voor fietsparkeerbeleid is dat voorkomen moet worden dat er fietsparkeeroverlast bij ontwikkelingen ontstaat. Fietsers willen vaak netjes parkeren, als er op korte afstand van hun bestemming plek is.

Fietsparkeernormen als leidraad bij ruimtelijke ontwikkelingen

De gemeente Asten stimuleert actief het gebruik van de fiets als gezond en duurzaam alternatief voor de auto. Dit draagt bij aan een betere leefbaarheid en een toekomstbestendige mobiliteit. Om het fietsgebruik te faciliteren, zetten we in op goede en toegankelijke stallingsvoorzieningen.

Uitgangspunten voor fietsparkeerbeleid

Bij ruimtelijke (her)ontwikkelingen hanteren we fietsparkeernormen als leidraad om ongewenste fietsparkeeroverlast te voorkomen. Fietsers parkeren hun fiets bij voorkeur netjes en dicht bij hun bestemming. Daarom streven we ernaar om stallingsvoorzieningen zoveel mogelijk op eigen terrein of binnen het plangebied te realiseren, vergelijkbaar met de aanpak voor autoparkeren.

Voor een goede toegankelijkheid worden fietsparkeerplaatsen idealiter nabij entrees en op de begane grond gesitueerd. Daarbij wordt rekening gehouden met verschillende fietstypes, zoals elektrische fietsen, bakfietsen en indien nodig scootmobielen.

Flexibele toepassing

De normen zijn richtinggevend en worden niet verplicht opgelegd, zeker niet bij kleinschalige (her)ontwikkelingen. Bij ontwikkelingen waarbij het verschil in fietsparkeerbehoefte tussen de oude en nieuwe functie kleiner is dan vijf plaatsen, is toepassing van de norm niet noodzakelijk. In dergelijke gevallen wordt maatwerk toegepast, afgestemd op de aard en schaal van de ontwikkeling.

Salderen

Het is een vereiste dat de reeds aanwezige fietsparkeerplaatsen voor de bestaande of uit te breiden functies in de toekomstige situatie behouden blijven. Dit geldt ook bij sloop en herbouw van dezelfde bebouwing.

5.2 Fietsparkeernormen

Het CROW biedt in publicatie 741 'Leidraad fietsparkeren 2023' fietsparkeerkencijfers aan voor verschillende functies. Bij het bepalen van de parkeerbehoefte voor fietsers bij nieuwbouw, verbouwingen of functiewijzigingen wordt uitgegaan van de fietsparkeernormen, die gebaseerd zijn op de kencijfers van het CROW. Voor fietsparkeren is uitgegaan van het midden van de bandbreedte.

De fietsparkeernormen zijn opgenomen als bijlage 6. Als nieuwe normen worden gepubliceerd, worden deze verwerkt in de nota parkeernormen.

A a

Begrippenlijst

Aanvrager:	Degene die een bouwaanvraag doet voor een ontwikkeling of functie.
Arbeidsextensief:	Arbeidsextensief betekent dat geproduceerd wordt op een manier waarbij er weinig arbeid nodig is. Oftewel, er is weinig handkracht nodig en veel wordt met machines geproduceerd. De oppervlakte per arbeidsplaats is hoog, vaak aanzienlijk hoger dan 35 m^2. Denk bij arbeidsextensief aan bedrijven in de categorie loods, opslag, transportbedrijf.
Arbeidsintensief:	Arbeidsintensief betekent dat bij het produceren relatief veel arbeid wordt gebruikt. De productiefactor arbeid overheerst en er zijn veel werknemers nodig om het werk te verrichten. Uit bestudering van de kencijfers van het CROW en de toepassing hiervan bij diverse gemeenten blijkt dat er sprake is van een arbeidsintensief bedrijf indien de oppervlakte per arbeidsplaats rond de 25-35 m^2 of minder is[1]. Denk bij arbeidsintensief aan bedrijven in de categorie industrie, laboratorium en werkplaatsen
Bruto Vloer Oppervlak:	De oppervlakte van een ruimte of een groep van ruimten, gemeten op vloerniveau langs de buitenomtrek van de opgaande scheidingsconstructies, die de desbetreffende ruimte of groep van ruimten omhullen. Dit is de som van alle verdiepingen. Dit is conform NEN2580.
CBS:	Het Centraal Bureau van de Statistiek. Het CBS heeft tot taak het publiceren van betrouwbare en samenhangende statistische informatie, die inspeelt op de behoefte van de samenleving.

[1] Bron: Parkeerkencijfers – basis voor parkeernormering, CROW, publicatie 744

Aa

Centrum, rest bebouwde kom en buitengebied:	De gebieden zoals gedefinieerd in deze Nota Parkeernormen.
CROW:	Het kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte.
Parkeereis:	Het totaal aan parkeerplaatsen dat de aanvrager moet aanleggen, waarbij rekening is gehouden met de parkeernormen, meervoudig gebruik van parkeerplaatsen, de reductiefactoren voor parkeergelegenheid op eigen terrein en al aanwezige parkeerplaatsen die aan de 'oude functie' konden worden toegeschreven.
Parkeerkencijfers:	De parkeerkencijfers zijn niet ontwikkeld als norm, maar als hulpmiddel. Ontwerpers kunnen daarmee de orde van grootte bepalen voor het aantal aan te leggen parkeerplaatsen bij een bepaalde voorziening.
Parkeernorm:	Dit cijfer geeft aan hoeveel parkeerplaatsen de gemeente eist bij een ruimtelijke ontwikkeling.
Parkeerovereenkomst:	Een overeenkomst tussen de aanvrager en een private partij of de gemeente, waarin beschreven is hoeveel parkeerplaatsen beschikbaar zijn en op welke voorwaarden (waaronder in ieder geval op welke momenten de plaatsen toegankelijkheid zijn, hoe de parkeerplaatsen beschikbaar blijven gedurende de aanwezigheid van functie en hoe de overeenkomst overgaat op een nieuwe huurder/eigenaar van het betreffende pand). De koppeling tussen de ontwikkeling/functie en de parkeerplaatsen dient objectgericht te zijn en niet subjectgericht.
Reguleringsgebied:	Een gebied waarbinnen sprake is van gereguleerd parkeren, bijvoorbeeld een parkeerschijfzone of betaald parkeren.
Omgevingsadressendichtheid:	Het aantal adressen binnen een cirkel met een straal van één kilometer rondom een adres, gedeeld door de oppervlakte van de

	cirkel. De omgevingsadressendichtheid (o.a.d.) wordt uitgedrukt in adressen per km^2.
Omgevingsvergunning:	Omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1 of 2.2 van de Omgevingswet.
Ruimtelijke ontwikkeling:	Het bouwen, slopen of veranderen van de gebruiksfunctie van een perceel/pand.
Stedelijkheidsgraad:	Een maatstaf voor de concentratie van menselijke activiteiten gebaseerd op de gemiddelde omgevingsadressendichtheid. In relatie tot parkeernormen is dit van belang op het aanbod van vervoerswijzen binnen een gemeente.
Eigen terrein:	Parkeerplaatsen op eigen terrein kunnen nog steeds openbaar toegankelijk zijn en hoeven daarom niet afgeschermd te zijn.

Bijlagen

Bijlage 1 — Parkeernormen auto per gebiedsprofiel

Parkeernormen wonen

Woning (per woning)	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Koop, vrijstaand	1,6	2,05	2,3
Koop, twee-onder-een-kap	1,5	1,95	2,1
Koop, tussen/hoek	1,3	1,85	2,0
Koop, appartement, > 100 m² bvo	1,4	1,85	2,0
Koop, appartement, 75 - 100 m² bvo	1,2	1,45	1,6
Koop, appartement, < 75 m² bvo	1,1	1,45	1,5
Huur, vrije sector	1,1	1,45	1,6
Huur, sociale huur	0,9	1,25	1,3
Huur, appartement, vrije sector, > 100 m² bvo	1,1	1,45	1,5
Huur, appartement, vrije sector, 75 - 100 m² bvo	0,8	1,15	1,2
Huur, appartement, vrije sector, < 75 m² bvo	0,7	1,05	1,1
Huur, appartement, sociale huur, > 100 m² bvo	0,8	1,15	1,2
Huur, appartement, sociale huur, 75-100 m² bvo	0,7	1,05	1,1
Huur, appartement, sociale huur, < 75 m² bvo	0,6	0,95	1
Huur, appartement, sociale huur of vrije sector,< 50 m² bvo	0,4	0,65	0,7
Kamerverhuur, niet-zelfstandig, (bijvoorbeeld studenten, arbeidsmigranten, per kamer)	0,4	0,65	0,7
Aanleunwoning, serviceflat (zelfstandige woning met beperkte zorgvoorzieningen)	0,85	0,95	1,1
Kleine eenpersoonswoning (Tiny house, meestal grondgebonden)	0,35	0,55	0,6
Bezoekersaandeel (al verwerkt in parkeernorm)	**0,1**	**0,15**	**0,2**

Tabel 5: parkeernormen hoofdgroep 'wonen'

Parkeernormen werken

Functie[2]	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel bezoekers
Kantoor (zonder baliefunctie)	1,6	2,1	2,6	5%
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie	2,1	2,9	3,6	20%
Bedrijf arbeidsintensief/ bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	1,6	2,4	2,4	5%
Bedrijf arbeidsextensief/ bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)	0,7	1,1	1,1	5%
Bedrijfsverzamelgebouw	1,3	1,9	2,0	-
Opslagruimte (particulier) (per vestiging)	n.v.t.	10,0	10,0	-

Tabel 6: parkeernormen hoofdgroep 'werken'

[2] Tenzij anders aangegeven geldt de norm per 100 m^2 bvo

Parkeernormen winkelen en boodschappen

Functie[3]	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel bezoekers
Buurtsupermarkt	1,9	3,5	n.v.t.	89%
Fullservice-supermarkt	3,4	5,2	n.v.t.	93%
Grote supermarkt	6,0	7,7	n.v.t.	84%
Groothandel specialist	n.v.t.	5,9	n.v.t.	80%
Groothandel algemeen	n.v.t.	6,4	n.v.t.	80%
Winkelgebied	2,0	n.v.t.	n.v.t.	85%
Buurt-/dorps-(winkel)centrum	n.v.t.	3,7	n.v.t.	72%
Kringloopwinkel	n.v.t.	1,9	2,3	89%
Bruin- en witgoedzaken	4,0	7,9	9,3	92%
Woonwarenhuis/ woonwinkel	1,3	1,9	2,0	91%
Meubelboulevard	n.v.t.	2,4	n.v.t.	93%
Winkelboulevard	n.v.t.	4,2	n.v.t.	94%
Outletcentrum	n.v.t.	10,1	10,4	94%
Bouwmarkt	n.v.t.	2,4	2,5	87%
Tuincentrum	n.v.t.	2,6	2,9	89%
Groencentrum	n.v.t.	2,6	2,9	89%

Tabel 7: parkeernormen hoofdgroep 'winkelen en boodschappen'

[3] Tenzij anders aangegeven geldt de norm per 100 m^2 bvo

Parkeernormen sport, cultuur en ontspanning

Functie[4]	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel bezoekers
Bibliotheek	0,5	1,2	1,4	97%
Museum	0,6	1,1	n.v.t.	95%
Bioscoop	3,2	11,2	13,7	94%
Filmtheater/ filmhuis	2,6	7,9	9,9	97%
Theater/ schouwburg	7,4	9,8	12	87%
Musicaltheater	2,9	4,0	5,1	86%
Casino	5,7	6,5	8,0	86%
Bowlingcentrum (per bowlingbaan)	1,6	2,8	2,8	89%
Biljart-/ snookercentrum (per tafel)	0,9	1,4	1,8	87%
Dansstudio	1,6	5,5	7,4	93%
Fitnessstudio/sportschool	1,4	4,8	6,5	87%
Fitnesscentrum	1,7	6,3	7,4	90%
Wellnesscentrum	n.v.t.	9,3	10,3	99%
Sauna, Hammam	2,5	6,7	7,3	99%
Sporthal	1,6	2,9	3,5	96%
Sportzaal	1,2	2,8	3,6	94%
Tennishal	0,3	0,5	0,5	87%
Padelhal	0,4	0,7	0,7	87%
Squashhal	1,6	2,7	3,2	84%
Zwembad overdekt (per 100 m^2 bassin)	n.v.t.	11,5	13,3	97%

[4] Tenzij anders aangegeven geldt de norm per 100 m^2 bvo

Zwembad openlucht (per 100 m^2 bassin)	n.v.t.	12,9	15,8	99%
Zwemparadijs (per 100 m^2 bassin)	n.v.t.	4,0	4,0	99%
Sportveld (per ha netto terrein)	20,0	20,0	20,0	95%
Kunstijsbaan (<400 meter)	1,3	1,9	2,1	98%
Kunstijsbaan (>400 meter)	n.v.t.	2,6	2,8	98%
Ski-snowboardhal (per 100 m^2 sneeuw)	n.v.t.	2,6	n.v.t.	98%
Golfoefencentrum (per centrum)	n.v.t.	51,1	56,2	93%
Golfbaan (18 holes) (per 18 holes)	n.v.t.	96	118,3	98%
Indoorspeeltuin (gemiddeld en kleiner)	3,1	4,7	5,1	97%
Indoorspeeltuin (groot)	3,7	5,6	6,1	98%
Indoorspeeltuin (zeer groot)	3,9	5,8	6,4	98%
Kinderboerderij (per boerderij)	3,1	4,7	5,1	97%
Manege (per box)	n.v.t.	n.v.t.	0,4	90%
Dierenpark (per ha netto terrein)	8,0	8,0	8,0	99%
Attractie- en pretpark (per ha netto terrein)	n.v.t.	8,0	8,0	99%

Volkstuin (per 10 tuinen)	n.v.t.	1,4	1,5	100%
Plantentuin (per gemiddelde tuin)	n.v.t.	10,5	13,5	99%

Tabel 8: parkeernormen hoofdgroep 'sport, cultuur en ontspanning'

Parkeernormen horeca en (verblijfs)recreatie

Functie[5]	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel bezoekers
Camping (per standplaats)	n.v.t.	n.v.t.	1,2	90% (excl. 10% voor gasten van bezoekers)
Bungalowpark (per bungalow)	n.v.t.	1,7	2,1	91%
1* Hotel (per 10 kamers)	0,4	2,4	4,5	77%
2* Hotel (per 10 kamers)	1,4	4,1	6,3	80%
3* Hotel (per 10 kamers)	2,1	5,0	6,8	77%
4* Hotel (per 10 kamers)	3,4	7,2	9,0	73%
5* Hotel (per 10 kamers)	5,3	10,6	12,6	65%
Café/bar/cafetaria	5,0	6,5	n.v.t.	90%
Restaurant	5,0	6,0	8,0	80%
Discotheek	6,9	20,8	20,8	99%

[5] Tenzij anders aangegeven geldt de norm per 100 m^2 bvo

Evenementenhal/ beursgebouw/ congresgebouw	5,5	8,5	n.v.t.	99%

Tabel 9: parkeernormen hoofdgroep 'horeca en (verblijfs)recreatie'

Parkeernormen gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen

Functie[6]	**Centrum**	**Rest bebouwde kom**	**Buitengebied**	**Aandeel bezoekers**
Huisartsenpraktijk	2,1	3,0	3,3	57%
Apotheek (per apotheek)	2,3	3,2	n.v.t.	45%
Fysiotherapiepraktijk	1,3	1,5	2,0	57%
Consultatiebureau	1,4	1,9	2,2	50%
Consultatiebureau voor ouderen	1,3	1,9	2,2	38%
Tandartsenpraktijk	1,6	2,4	2,7	47%
Gezondheidscentrum	1,6	2,2	2,5	55%
Ziekenhuis (per 100 m^2 bvo)	1,4	1,7	2,0	29%
Crematorium (per gelijktijdige plechtigheid)	n.v.t.	30,1	30,1	99%
Begraafplaats (per gelijktijdige plechtigheid)	n.v.t.	31,6	31,6	97%
Penitentiaire inrichting (per 10 cellen)	1,7	3,3	3,7	37%

[6] Tenzij anders aangegeven geldt de norm per behandelkamer

Religiegebouw (per zitplaats)	0,2	0,2	n.v.t.	100%
Verpleeg- en verzorgingstehuis (per wooneenheid)	0,6	0,6	n.v.t.	60%

Tabel 10: parkeernormen hoofdgroep 'gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen'

Parkeernormen onderwijs

Functie[7]	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel bezoekers
Kinderdagverblijf (crèche) (per 100 m² bvo)	1,0	1,4	1,5	0%
Basisonderwijs (per leslokaal)	0,8	0,8	0,8	48% (excl. kiss & ride)
Middelbare school	3,7	4,9	4,9	11%
ROC	4,7	5,8	5,9	7%
Hogeschool	9,3	10,7	10,9	72%
Universiteit	13,2	16,5	16,8	48%
Avondonderwijs of vrijetijdsonderwijs (per 10 studenten)	4,5	6,8	10,5	95%

Tabel 11: parkeernormen hoofdgroep 'onderwijs'

[7] Tenzij anders aangegeven geldt de norm per 100 leerlingen/studenten

Bijlage 2 — Afmetingen parkeerplaatsen

Afmetingen parkeerplaatsen

Om parkeervoorzieningen goed te kunnen gebruiken dienen deze aan bepaalde maatvoeringen te voldoen. Parkeervoorzieningen zijn in beginsel opgebouwd uit twee elementen:

1 De parkeerplaats(en)
2 De parkeerweg(en)

Parkeerplaats

In Tabel 12 staat de minimale maatvoering voor personenauto's op of lands de weg of een parkeerterrein, gebaseerd op het ASVV 2021[8].

	Breedte	**Lengte**
Haaks- of gestoken parkeren (60°, 45° of 30°)	2,50 meter	5,00 meter
Langsparkeren	2,00 meter	6,00 meter

Tabel 12: minimale breedte en lengte parkeerplaatsen voor personenauto's

Er wordt geen verschil gemaakt tussen lang parkeren en kort parkeren, omdat parkeerplaatsen vaak gebruikt worden door beide doelgroepen. Uitgangspunt is een zodanige maatvoering (zie Tabel 12 en Tabel 13) dat te allen tijde parkeercomfort wordt geboden. Gehandicaptenparkeerplaatsen dienen zowel bij haaks-, als langsparkeren 3,5 meter breed te zijn of 3,0 meter als er een vrije uitstapstrook naast het parkeervak is.

[8] Voor parkeergarages is de NEN 2443 van toepassing. Voor parkeergarages bedraagt de minimumbreedte 2,30 meter bij normaal gebruik en 2,50 meter bij intensief gebruik. De huidige aanbevolen parkeerbreedte is tenminste 2,40 meter.

Parkeerweg

De breedte van de parkeerweg moet zodanig zijn dat de parkeermanoeuvre in één keer kan worden uitgevoerd (zonder te steken). Naarmate de parkeerhoek kleiner is, is minder ruimte nodig. In veel gevallen noodzaken andere eisen (bijvoorbeeld van de brandweer) tot een grotere breedte van de parkeerweg. In Tabel 13 staat de breedte van de parkeerweg bij gestoken en haaks parkeren (bij een parkeervakbreedte van 2,5 meter), gebaseerd op het ASVV 2021.

	Breedte parkeerweg
Haaks parkeren	6,0 meter
Gestoken parkeren (60o , 45o of 30o)	4,0 meter

Tabel 13: breedte van de parkeerweg bij gestoken en haaks parkeren voor personenauto's

De genoemde breedte van de parkeerweg geldt bij de minimale breedte van een parkeervak van 2,5 meter. Indien een parkeervak breder wordt gemaakt, kan de parkeerweg smaller worden.

Bijlage 3 — Halen en brengen bij scholen

Inleiding

Het met de auto brengen en halen van kinderen genereert een vraag naar parkeerruimte bij scholen, kinderdagverblijven en buitenschoolse opvang. Deze parkeervraag doet zich voor op vaste momenten van de dag. De auto's blijven slechts korte tijd bij de locatie staan, waardoor zij niet altijd even zorgvuldig worden geparkeerd. In sommige gevallen is dit aanleiding voor klachten van omwonenden. Deze klachten zijn dikwijls te voorkomen door goede communicatie tussen de school, de ouders, de gemeente en de omwonenden. Extra maatregelen zijn immers kostbaar, vaak moeilijk te realiseren en bijkomende regelgeving is moeilijk te handhaven. Daarom is het maar de vraag of met de aanleg van parkeervoorzieningen het probleem verholpen wordt.

4.1 Rekenmethode

Voor gemeenten die toch iets aan de kortstondig optredende problemen van het brengen en halen van kinderen met de auto willen doen, is een rekentool ontwikkeld. In tabel 3 staat een rekenmethode beschreven om het benodigde aantal parkeervoorzieningen bij basisscholen en kinderdagverblijven te berekenen.

4.2 Locatiekeuze

Wanneer de gemeente besluit voor deze parkeerwens een voorziening aan te leggen, moet de locatie van deze parkeerplaatsen zorgvuldig worden gekozen. De plaatsen moeten zoveel mogelijk langs de doorgaande route liggen en een minimale loopafstand naar de school hebben. Er kan eventueel een speciale ingang komen. Parkeerplaatsen die te ver van de school of de ingang liggen, zullen niet worden gebruikt. Hiernaast moet erop worden toegezien dat het personeel deze parkeerplaatsen niet gebruikt.
Voor een school met een regionale functie moet bij de dimensionering van de parkeervakken rekening worden gehouden met het feit dat ook personenbusjes gebruikmaken van de parkeervoorziening.

4.3 Rekenvoorbeeld

Hier volgt een voorbeeld voor de bepaling van het aantal parkeerplaatsen voor een school met 160 leerlingen. 60 Leerlingen zitten in de groepen 1 t/m 3. Hiervan wordt 30% met de auto gebracht en gehaald. De overige 100 leerlingen zitten in de groepen 4 t/m 8. Hiervan wordt 10% gebracht en gehaald. Ingevuld in de formules van tabel 5 levert dit het volgende:

60 x 0,3 (30% met de auto) x 0,5 (reductiefactor parkeerduur) x 0,75 (reductiefactor aantal kinderen per auto)
+
100 x 0,1 (10% met de auto) x 0,25 (reductiefactor parkeerduur) x 0,85 (reductiefactor aantal kinderen per auto)
= 6,75 + 2,125 = 8,875

Met andere woorden: er zijn 9 parkeerplaatsen nodig.

Tabel 3. Voorbeeld rekenmethode voor halen en brengen bij basisscholen en kinderdagverblijven

groepen 1 t/m 3

aantal leerlingen x % leerlingen met auto x 0,5[1] x 0,75[2]
+
groepen 4 t/m 8

aantal leerlingen x % leerlingen met auto x 0,25[1] x 0,85[2]
+
kinderdagverblijf

aantal leerlingen x % leerlingen met auto x 0,25[1] x 0,75[2]
=
het totaal aantal parkeerplaatsen voor halen en brengen

[1] = reductiefactor parkeerduur
- groepen 1 t/m 3 gemiddeld 10 minuten in periode van 20 minuten = 0,5
- groepen 4 t/m 8 gemiddeld 2,5 minuten in periode van 10 minuten = 0,25
- kinderdagverblijf gemiddeld 15 minuten in periode van 60 minuten = 0,25

[2] = reductiefactor aantal kinderen per auto
- groepen 1 t/m 3 = 0,75
- groepen 4 t/m 8 = 0,85
- kinderdagverblijf = 0,75

Het percentage leerlingen dat wordt gebracht en gehaald ligt tussen de 1% en 60%. Dit is onder meer afhankelijk van:
- stedelijkheidsgraad
- stedelijke zone
- de gemiddelde afstand naar school

Gemiddeld ligt het percentage op:
- groepen 1 t/m 3: 30 - 60%
- groepen 4 t/m 8: 5 - 40%
- kinderdagverblijf: 50 - 80%

Bij gescheiden aanvangs- en eindtijd van de groepen 1 t/m 3 en 4 t/m 8 mag het aantal parkeerplaatsen met maximaal 40% worden gereduceerd.



ACCENT adviseurs
VAN DE FYSIEKE LEEFOMGEVING

Bijlage 4 — Loopafstanden

Loopafstanden

Indien de parkeervraag niet (volledig) op eigen terrein kan worden opgelost, kan gekeken worden naar vervangende parkeergelegenheid. In Tabel 14 is aangegeven wat voor verschillende functies de acceptabele loopafstand tot deze alternatieve parkeergelegenheid is. De loopafstand wordt bepaald vanaf de eerste deur van een complex. Bij de woning is dat de voordeur, bij een kantoorpand de hoofdingang et cetera.

Functie	Acceptabele loopafstand (meters)
Vanaf geparkeerde auto naar woning	75 – 100 (voor bezoekers 100 – 250)
Vanaf geparkeerde auto naar supermarkt	100 – 250
Vanaf geparkeerde auto naar stadscentrum/winkelgebied	200 – 600
Vanaf geparkeerde auto naar werklocatie	200 – 800
Vanaf geparkeerde auto naar schoollocatie	100 – 300
Vanaf geparkeerde auto naar horeca	100 – 500
Vanaf geparkeerde auto naar huisarts/fysio/apotheek	100 – 250
Vanaf geparkeerde auto naar ziekenhuis	100 – 350
Vanaf geparkeerde auto naar bioscoop/theater	100 – 600
Vanaf geparkeerde auto naar sportlocatie binnen	100 – 300
Vanaf geparkeerde auto naar sportlocatie buiten	100 - 300

Tabel 14: acceptabele loopafstanden (bron: CROW)

Bijlage 5 — Parkeerdruk berekenen

A a

Parkeerdruk berekenen

In deze bijlage staat beschreven op welke manier de parkeerdruk wordt gemeten. De parkeerdruk is in dit geval het percentage parkeerplaatsen op de openbare weg waarop een auto staat geparkeerd. Daarbij wordt eerst het gebied bepaald waarin het onderzoek zal plaatsvinden. Vervolgens wordt het aantal legale parkeerplaatsen geteld, waarna op de genoemde tijdstippen het aantal geparkeerde auto's wordt geteld.

Afbakening gebied

In bijlage 4 staat de loopafstand waarbinnen een oplossing voor het parkeren gevonden moet worden. De loopafstand wordt gemeten vanaf de eerste deur van een complex. Bij een woning is dat de voordeur, bij een kantorenpand de hoofdingang etc. In het gebied dat binnen de in bijlage 4 genoemde loopafstand valt, wordt de parkeerdruk gemeten. Dit gebied wordt op kaart aangegeven.

Aantal parkeerplaatsen

Vervolgens wordt van de legale en openbare parkeerplaatsen het aantal geparkeerde auto's geteld. Een legale plek is: een parkeervak (uitgezonderd gehandicaptenparkeerplaatsen en gereserveerde plaatsen). Als er geen parkeervakken zijn, wordt de straatlengte in meters gedeeld door zes meter (lengte parkeervak volgens bijlage 2). De straatlengte wordt gemeten tussen kruispunten, onderbrekingen (een plaats in een parkeerstrook voor bijv. een boom, speelplek, afvalcontainer of een uitrit). Ook mag vijf meter vanaf een bocht niet worden geparkeerd. Dit moet worden afgetrokken van de straatlengte. Indien de deling leidt tot een getal achter de komma, dan wordt het aantal plaatsen naar beneden afgerond, tenzij het getal achter de komma groter of gelijk is aan acht.

Aantal geparkeerde auto's

Bij deze berekening wordt uitgegaan van de openbare parkeerplaatsen en de auto's die op deze openbare plaatsen zijn geparkeerd. Dit betekent dat parkeerplaatsen op eigen terrein niet meetellen in deze meting. Het gaat immers om de situatie die mensen tegenkomen als zij in een bepaalde straat willen parkeren. Ook auto's op gehandicaptenparkeerplaatsen en nadere gereserveerde parkeerplaatsen op de openbare weg tellen niet mee.

Tijdstippen van meting

Doordeweekse avond/nacht	23.00 – 01.00 uur
Doordeweekse ochtend	10.00 – 12.00 uur
Doordeweekse middag	13.00 – 15.00 uur
Koopavond	18.00 – 20.00 uur
Zaterdagochtend	10.00 – 12.00 uur
Zaterdagmiddag	13.00 – 15.00 uur

De doordeweekse tellingen geven een beeld van de 'normale parkeerdruk' en worden bij voorkeur op een dinsdag of donderdag uitgevoerd; de tellingen op koopavond en zaterdagmiddag geven een beeld van de tellingen tijdens de wekelijkse piekdrukte. De tellingen worden uitgevoerd buiten de vakantieperioden.

Parkeerdruk

Parkeerdruk bestaand = (het aantal geparkeerde auto's huidige situatie) / (het aantal legale parkeerplaatsen huidige situatie)
Parkeerdruk toekomst = (parkeerbehoefte nieuwe situatie)+(het aantal geparkeerde auto's huidige situatie) / (het aantal legale parkeerplaatsen huidige situatie)

De verschillende tijdstippen kunnen een verschillende parkeerdruk opleveren. Immers 's avonds kunnen de parkeerplaatsen anders gebruikt worden dan overdag. Per tijdstip wordt de bestaande en toekomstige parkeerdruk bepaald.

De hoogste parkeerdruk die wordt gemeten op de aangegeven tijdstippen is maatgevend voor het bepalen of de parkeerdruk boven de 85% uitkomt. Dit betekent dat als op één van de gemeten tijdstippen de parkeerdruk boven de 85% uitkomt, er geen gebruik kan worden gemaakt van de restcapaciteit van de openbare weg.

Bijlage 6 — Fietsparkeernormen

Fietsparkeernormen wonen

Woning	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Koop, vrijstaand	5,3	5,25	5,2
Koop, twee-onder-een-kap	5,3	5,25	5,2
Koop, tussen/hoek	5,3	5,25	5,2
Koop, appartement, > 100 m² bvo	5,3	5,25	5,2
Koop, appartement, 75 - 100 m² bvo	4,55	4,5	4,45
Koop, appartement, < 75 m² bvo	3,55	3,5	3,45
Huur, vrije sector	5,3	5,25	5,2
Huur, sociale huur	5,3	5,25	5,2
Huur, appartement, vrije sector, > 100 m² bvo	5,3	5,25	5,2
Huur, appartement, vrije sector, 75 - 100 m² bvo	4,55	4,5	4,45
Huur, appartement, vrije sector, < 75 m² bvo	3,55	3,5	3,45
Huur, appartement, sociale huur, > 100 m² bvo	5,3	5,25	5,2
Huur, appartement, sociale huur, 75-100 m² bvo	4,55	4,5	4,45
Huur, appartement, sociale huur, < 75 m² bvo	3,55	3,5	3,45
Huur, appartement, sociale huur of vrije sector,< 30 m² bvo	2,8	2,75	2,7
Kamerverhuur, studenten, niet-zelfstandig	1,65	1,6	1,55
Aanleunwoning, serviceflat (zelfstandige woning met beperkte zorgvoorzieningen)	0,85	1,0	0,95
Kleine eenpersoonswoning (Tiny house, meestal grondgebonden)	2,8	2,75	2,75
Bezoekersaandeel (al verwerkt in parkeernorm)	**0,3**	**0,25**	**0,2**

Tabel 15: fietsparkeernormen hoofgroep 'wonen'

Fietsparkeernormen werken

Functie[9]	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Kantoor (zonder baliefunctie)	1,5	1,1	0,8
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie	2,0	1,4	1,1
Bedrijf arbeidsintensief/ bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	1,5	1,2	0,9
Bedrijf arbeidsextensief/ bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)	0,7	0,4	0,4
Bedrijfsverzamelgebouw	1,2	0,8	0,7
Opslagruimte (particulier) (per vestiging)	n.v.t.	6,0	6,0

Tabel 16: fietsparkeernormen hoofdgroep 'werken'

[9] Tenzij anders aangegeven geldt de norm per 100 m^2 bvo

Fietsparkeernormen winkelen en boodschappen

Functie[10]	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Buurtsupermarkt	3,1	1,7	n.v.t.
Fullservice-supermarkt	4,4	2,9	n.v.t.
Grote supermarkt	4,4	2,9	n.v.t.
Groothandel specialist	n.v.t.	1,3	n.v.t.
Groothandel algemeen	n.v.t.	1,3	n.v.t.
Buurt-/dorps-(winkel)centrum	2,7	2,5	n.v.t.
Wijkwinkel-centrum (klein)	n.v.t.	2,9	n.v.t.
Wijkwinkel-centrum (gemiddeld)	n.v.t.	3,5	n.v.t.
Kringloopwinkel	n.v.t.	1,3	1,1
Bruin- en witgoedzaken	0,3	0,3	0,3
Woonwarenhuis/ woonwinkel	0,3	0,3	0,3
Meubelboulevard	n.v.t.	0,3	n.v.t.
Winkelboulevard	n.v.t.	0,3	n.v.t.
Outletcentrum	n.v.t.	0,3	0,2
Bouwmarkt	n.v.t.	0,3	0,3
Tuincentrum	n.v.t.	0,3	0,3
Groencentrum	n.v.t.	0,3	0,3

Tabel 17: fietsparkeernormen hoofdgroep 'winkelen en boodschappen'

[10] Tenzij anders aangegeven geldt de norm per 100 m^2 bvo

Fietsparkeernormen sport, cultuur en ontspanning

Functie[11]	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Bibliotheek	3,5	3,1	2,4
Museum	1,4	0,7	n.v.t.
Bioscoop	7,5	2,8	1,7
Filmtheater/ filmhuis	7,5	2,8	1,7
Theater/ schouwburg	23	13	10
Musicaltheater	23	13	10
Casino	1,7	1,3	1,3
Bowlingcentrum (per bowlingbaan)	4,5	2,6	2,4
Biljart-/ snookercentrum (per tafel)	2,4	1,5	1,1
Dansstudio	5,7	2,9	2,0
Fitnessstudio/sportschool	5,7	2,9	2,0
Fitnesscentrum	5,7	2,9	2,0
Wellnesscentrum	n.v.t.	4,0	4,0
Sauna, hammam	4,0	4,0	4,0
Sporthal	5,3	2,9	2,4
Sportzaal	6,5	2,6	2,1
Tennishal	0,8	0,5	0,5
Padelhal	1,6	1,0	1,0
Squashhal	5,1	3,0	2,5
Zwembad overdekt (per 100 m^2 bassin)	n.v.t.	16,0	9,5

[11] Tenzij anders aangegeven geldt de norm per 100 m^2 bvo

Zwembad openlucht (per 100 m^2 bassin)	n.v.t.	24	17,5
Zwemparadijs (per 100 m^2 bassin)	n.v.t.	9,5	9,5
Sportveld (per ha netto terrein)	57,5	57,5	57,5
Kunstijsbaan (<400 meter)	2,9	1,9	1,7
Kunstijsbaan (>400 meter)	n.v.t.	3,3	2,9
Golfoefencentrum (per centrum)	n.v.t.	17,5	17,5
Golfbaan (18 holes) (per 18 holes)	n.v.t.	17,5	17,5
Indoorspeeltuin (gemiddeld en kleiner)	1,5	1,0	0,5
Indoorspeeltuin (groot)	1,5	1,0	0,5
Indoorspeeltuin (zeer groot)	1,5	1,0	0,5
Kinderboerderij (per boerderij)	12,5	12,5	12,5
Manege (per box)	n.v.t.	n.v.t.	0,6
Dierenpark (per ha netto terrein)	10,8	10,8	10,8
Attractie- en pretpark (per ha netto terrein)	n.v.t.	10,8	10,8
Volkstuin (per 10 tuinen)	n.v.t.	1,8	1,6
Plantentuin (per gemiddelde tuin)	n.v.t.	14,1	11,0

Tabel 18: fietsparkeernormen hoofdgroep 'sport, cultuur en ontspanning'

Fietsparkeernormen horeca en (verblijfs)recreatie

Functie[12]	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Camping (per standplaats)	n.v.t.	n.v.t.	0,2
Bungalowpark (per bungalow)	n.v.t.	0,2	0,2
1* Hotel (per 10 kamers)	2,0	2,0	2,0
2* Hotel (per 10 kamers)	2,0	2,0	2,0
3* Hotel (per 10 kamers)	2,0	2,0	2,0
4* Hotel (per 10 kamers)	2,0	2,0	2,0
5* Hotel (per 10 kamers)	2,0	2,0	2,0
Café/bar/cafetaria	11,5	11,5	n.v.t.
Restaurant	11,5	11,5	6,5
Discotheek	12,5	10,0	5,5
Evenementenhal/beursgebouw/ congresgebouw	1,0	1,0	n.v.t.

Tabel 19: fietsparkeernormen hoofdgroep 'horeca en (verblijfs)recreatie'

[12] Tenzij anders aangegeven geldt de norm per 100 m^2 bvo

Fietsparkeernormen gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen

Functie[13]	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Huisartsenpraktijk	1,2	0,9	0,5
Apotheek (per apotheek)	7,0	7,0	n.v.t.
Fysiotherapiepraktijk	1,2	0,9	0,5
Consultatiebureau	1,2	0,9	0,5
Consultatiebureau voor ouderen	1,2	0,9	0,5
Tandartsenpraktijk	2,5	2,2	1,9
Gezondheidscentrum	1,2	0,9	0,5
Ziekenhuis (per 100 m^2 bvo)	1,1	1,0	0,7
Crematorium (per gelijktijdige plechtigheid)	n.v.t.	6,5	6,5
Begraafplaats (per gelijktijdige plechtigheid)	n.v.t.	6,5	6,5
Penitentiaire inrichting (per 10 cellen)	0,5	0,5	0,5
Religiegebouw (per zitplaats)	0,4	0,4	n.v.t.
Verpleeg- en verzorgingstehuis (per wooneenheid)	0,6	0,8	0,8

Tabel 20: fietsparkeernormen hoofdgroep 'gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen

[13] Tenzij anders aangegeven geldt de norm per behandelkamer

Fietsparkeernormen onderwijs

Functie[14]	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Kinderdagverblijf (crèche) (per 100 m^2 bvo)	1,0	0,8	0,8
Basisonderwijs (per leslokaal)	13,0	13,0	13,0
Middelbare school	80,0	80,0	80,0
ROC	48,0	48,0	48,0
Hogeschool	64,0	64,0	64,0
Universiteit	64,0	64,0	64,0
Avondonderwijs of vrijetijdsonderwijs (per 10 studenten)	3,8	3,8	3,8

Tabel 21: fietsparkeernormen hoofdgroep 'onderwijs'

[14] Tenzij anders aangegeven geldt de norm per 100 leerlingen/studenten

Aa

ACCENT
adviseurs

VAN DE FYSIEKE
LEEFOMGEVING

Luchthavenweg 13E
5657 EA Eindhoven
040 — 30 300 95

contact@accentadviseurs.nl
www.accentadviseurs.nl