Nota Parkeernormen Geldrop-Mierlo

1 november 2022

Spark
Nieuwstraat 4
2266 AD Leidschendam

+31 (0)70 317 70 05
info@spark-parkeren.nl
www.spark-parkeren.nl
www.linkedin.com/company/spark-parking

Colofon

Opdrachtgever	Gemeente Geldrop-Mierlo
Titel	Nota Parkeernormen Geldrop-Mierlo
Versie	Definitief 1 november 2022
Datum	1 november 2022
Projectteam Opdrachtgever	Ies van Overbeeke, Philip Wouters, Jeroen van Heijst, Hilko Ellerbroek
Projectteam Spark	Jeroen Wijsman
Projectleider Spark	Pieter Delleman

Inhoudsopgave

Samenvatting 5

1 Inleiding 7

1.1 De Nota Parkeernormen Geldrop-Mierlo 7

1.2 Leeswijzer 7

2 Juridisch kader 8

2.1 De omgevingsvergunning 8

2.2 Overgangsregeling 9

3 Introductie tot parkeernormen 10

3.1 Wat is een parkeernorm? 10

3.2 Bovenliggende beleidsuitgangspunten 10

3.2.1 Parkeernormen zijn in de basis richtlijnen 10

3.2.2 De parkeerkencijfers van CROW als vertrekpunt 11

3.2.3 De mobiliteitscorrectie 11

3.2.4 Parkeren op eigen terrein als primair beleidsuitgangspunt 11

4 Fietsparkeernormen 13

4.1 Status van de fietsparkeernormen 13

4.2 Kalibratie fietsparkeernormen 13

4.3 Kwaliteitseisen fietsparkeren 13

4.4 Toepassing van de fietsparkeernormen 14

5 Autoparkeernormen 15

5.1 Stedelijkheidsgraad 15

5.2 De gebiedsindeling 15

5.3 Totstandkoming autoparkeernormen 15

5.4 Kwaliteitseisen autoparkeerplaatsen 17

5.5 Gehandicapten parkeerplaatsen 17

5.6 Laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen 18

6 Toepassingskader 19

6.1 Schematische weergave stappenplan 19

6.2 Algemene uitgangspunten toepassingskader 20

6.3 Het bepalen van de parkeerbehoefte 21

6.3.1 Stap 1: de normatieve parkeerbehoefte berekenen 21

6.3.2 Stap 2: het salderen van de bestaande parkeerbehoefte 22

6.3.3 Stap 3: toepassing van de mobiliteitscorrectie 23

6.3.4 Stap 4: vaststelling van de parkeerbehoefte 26

6.4 Het oplossen van de parkeerbehoefte 26
6.4.1 Stap 5: aanleg parkeerplaatsen op eigen terrein 26
6.4.2 Stap 6: gebruik parkeerplaatsen in privaat eigendom elders 27
6.4.3 Stap 7: gebruik bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte 27
6.5 Wat als de parkeerbehoefte niet kan worden opgelost? 28
7 Borging van de parkeeroplossing 30
7.1 Het parkeeratelier 30
7.2 Vastleggen van parkeren op eigen terrein 30

Bijlage 1 Begrippenlijst 31
Bijlage 2 Fietsparkeernormen 33
Bijlage 3 Gebiedsindeling autoparkeernormen 34
Bijlage 4 Autoparkeernormen 36
Bijlage 5 Aanwezigheidspercentages en loopafstanden 42
Bijlage 6 POET Correctiefactoren 44
Bijlage 7 Kwaliteitseisen fietsparkeren 45

Samenvatting

Een Nota Parkeernormen is een uitwerking van parkeerbeleid. Een parkeernorm is een getal dat aangeeft hoeveel auto- en fietsparkeerplaatsen moeten worden aangelegd in nieuwe ruimtelijke projecten zodanig dat er geen overlast komt voor omliggende wijken.

In de parkeervisie van de gemeente Geldrop-Mierlo (vastgesteld juli 2022) is aangegeven dat bij nieuwbouw zal worden gestuurd op beperking van autobezit en -gebruik om zo een leefomgeving te creëren die niet alleen bereikbaar is, maar ook een prettige verblijfskwaliteit heeft met aandacht voor groen en ontmoeten. Tegelijkertijd ligt er de opdracht om de woningbouwopgave van Geldrop-Mierlo zo veel en zo snel mogelijk te faciliteren en niet te frustreren.

Bovenstaande doelen bereiken wij met het uitgewerkte parkeernormenbeleid op basis van vier hoofdlijnen:

- Een beter bij de verdichtingsambities passende gebiedsindeling en waar mogelijk aangepaste, lagere normen;
- De fiets als kans: heldere normen voor het parkeren van de fiets;
- Meer mogelijkheden voor het verminderen van de afhankelijkheid van de privéauto op basis van een innovatieve benadering van mobiliteit;
- Het stimuleren van gebruik van parkeervoorzieningen op afstand op basis van langere loopafstanden.

Hoofdlijn 1: Auto- en fietsparkeernormen

Basis voor de normen van Geldrop-Mierlo blijven de parkeerkencijfers en de rekenregels van het CROW[1]. Echter, met name in het deel wat gereserveerd wordt voor het parkeren van bezoekers zien wij in den lande dat dit veel lager is dan voorheen bedacht. In de nieuwe nota sluit Geldrop-Mierlo aan bij deze nieuwe werkelijkheid wat kan leiden tot beter haalbare plannen.

Hoofdlijn 2: De fiets als kans

In de parkeervisie van Geldrop-Mierlo is opgenomen dat met name de fiets een belangrijke kans is in de wens tot een wijziging in vervoerskeuze. Naast een kans is de fiets ook een bedreiging voor de begaanbaarheid van trottoirs wanneer berging en stalling onvoldoende is geregeld. De parkeernormennota besteed hier uitgebreid aandacht aan in de vorm van eigen parkeernormen voor de fiets die ook als basis dienen voor het kunnen verlenen van een omgevingsvergunning. Daarbij kijken we niet alleen naar het aantal fietsen maar ook naar de kwaliteitseisen waaraan een fietsvoorziening moet voldoen.

[1] Het CROW is een landelijk kennisplatform op onder andere het gebied van auto- en fiets parkeren. De Bredase parkeernormen worden gebaseerd op de meest recente parkeerkencijfers uit de publicatie ‘Toekomstbestendig parkeren’, uitgebracht op 1 december 2018.

Hoofdlijn 3: Afwijkingen naar beneden mogelijk op basis van concrete mobiliteitsoplossingen

Meer dan voorheen zijn er mogelijkheden om de parkeereis die wordt gesteld aan initiatiefnemers naar beneden bij te stellen. Nu al is het mogelijk om een korting te krijgen wanneer een ontwikkeling bij een ov-voorziening is gelegen. Nieuw in deze nota is de mogelijkheid een aftrek te kunnen krijgen voor een deelautoconcept. Daarnaast kan korting worden verleend voor een excellente fietsparkeervoorziening. Hierdoor is de afhankelijkheid van de (privé-) auto vaak minder. Met de nieuwe nota is het mogelijk om hierdoor een aftrek te realiseren op de parkeerbehoefte en dus op de eis om parkeerplaatsen te creëren. De nieuwe nota zet hiervoor in op een proces die die duidelijkheid biedt voor ontwikkelaar en gemeente en zet afspraken over de realisatie van parkeerplaatsen en mobiliteitsconcepten zo veel mogelijk vast in voorwaarden voor de vergunning.

Hoofdlijn 4: Mogelijk maken van parkeren op afstand

Wanneer parkeerplaatsen in het openbaar gebied toch noodzakelijk zijn stimuleren de beleidsregels tot het verder gebruiken van bestaande onbenutte capaciteit in andere parkeervoorzieningen of op -terreinen. Dit door voor verschillende functies langere loopafstanden te creëren.

Bescherming van bestaande openbare parkeerplaatsen en borging van afspraken

In de parkeervisie is aangegeven dat de gemeente terughoudend zal zijn bij het uitgeven van nieuwe parkeerrechten (zoals vergunningen) bij nieuwbouw en transformaties. Uitgangspunt is en blijft dat het bestaande openbare areaal beschikbaar blijft voor de bestaande gebruikers en in sommige gevallen ook voor bezoekers aan nieuwe functies.

Het is daarom van belang goede afspraken te maken. De gemeente Geldrop-Mierlo ziet een passende parkeeroplossing als een resultaat van een goede dialoog tussen initiatiefnemer en de gemeente. Deze dialoog leidt altijd tot heldere afspraken die worden vastgelegd, minimaal in de omgevingsvergunning (in de vorm van een parkeereis) en waar mogelijk ook privaatrechtelijk in overeenkomsten.

1 Inleiding

De gemeente Geldrop-Mierlo is continue in ontwikkeling. Vooral in Geldrop centrum zal de komende jaren veel gebouwd gaan worden. Deze ruimtelijke ontwikkelingen vereisen een goede inpassing. Ook het parkeren van fiets en auto zal goed moeten worden begeleid. Maar ook andere bouwinitiatieven van klein (woningsplitsingen, transformaties) tot groot (nieuwe gebiedsontwikkelingen) zijn gebaat bij een goed kader. Parkeernormen en hun toepassingsregels vormen dit kader.

1.1 De Nota Parkeernormen Geldrop-Mierlo

In de parkeervisie van de gemeente Geldrop-Mierlo is opgenomen dat er een normenkader komt voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen als uitwerking van het parkeerbeleid. Dit is de voorliggende nota. Deze nota is primair bedoeld voor initiatiefnemers van ruimtelijke ontwikkelingen. Tegelijkertijd is deze nota ook bedoeld voor inwoners van Geldrop-Mierlo die zich afvragen: welke eisen stelt de gemeente Geldrop-Mierlo aan ruimtelijke ontwikkelingen om het fiets- en autoparkeren goed te organiseren? Hoe voorkomt de gemeente dat ontwikkelingen leiden tot een ongewenste stijging van de parkeerdruk in de openbare ruimte?

1.2 Leeswijzer

Allereerst schetsen wij het juridisch kader van de Nota Parkeernormen. Daarna volgt een korte introductie tot de systematiek van parkeernormering. In hoofdstuk vier beschrijven wij de totstandkoming van de normen voor het fietsparkeren die Geldrop-Mierlo zal hanteren bij nieuwbouw. Deze worden gevolgd door de systematiek voor de bepaling van de autoparkeernormen. Hoofdstuk 6 beschrijft de stappen die dienen te worden genomen om te komen tot de uiteindelijke parkeereis die zal worden opgenomen in de omgevingsvergunning. In hoofdstuk 7 tenslotte staat beschreven hoe de normen goed landen in een werkende parkeeroplossing. De belangirjkste in de nota gebruikte vaktermen staan toegelicht in bijlage 1. De feitelijke normen zijn opgenomen in bijlage 2 (fietsparkeren) en bijlage 4 (autoparkeren).

2 Juridisch kader

Ruimtelijke ontwikkelingen moeten passen binnen de regels van het bestemmingsplan en het toekomstige omgevingsplan. Afspraken over het parkeren van fiets en auto van deze ontwikkelingen landen in de vorm van een parkeereis in de omgevingsvergunning.

2.1 De omgevingsvergunning

Op basis van artikel 2.1, lid 1 onder a en c, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) dient voor ontwikkelingen waarin een bouwwerk wordt gebouwd, een omgevingsvergunning te worden aangevraagd. De aanvraag voor een omgevingsvergunning wordt getoetst door de ambtelijke organisatie van de gemeente Geldrop-Mierlo en verleend door het college van burgemeester en wethouders. Ten aanzien van parkeren moet in de aanvraag voor een omgevingsvergunning in ieder geval het volgende door de initiatiefnemer worden aangegeven:

- Het ruimtelijk programma dat in het bouwplan wordt gerealiseerd (bijvoorbeeld het aantal woningen of aantal vierkante meter bruto vloeroppervlakte van geplande functies);
- De berekening van de parkeerbehoefte voor de fiets en de auto (parkeerbalans), inclusief de gehanteerde uitgangspunten in uitgevoerde berekeningen;
- Ontwerptekeningen van de te realiseren parkeerplaatsen of de parkeervoorziening, waarin het aantal beschikbare parkeerplaatsen is aangeduid inclusief maatvoeringen;
- Indien van toepassing: gesloten contracten over bijvoorbeeld de inzet van autodeelconcepten of de koop of huur van private parkeerplaatsen om de parkeerbehoefte van het bouwplan (gedeeltelijk) op te lossen.

Inwerkingtreding van de Omgevingswet

In 2023 treedt de Omgevingswet in werking. De Omgevingswet zal leiden tot veel veranderingen in de wijze waarop de processen rondom ruimtelijke ontwikkelingen verlopen. Centraal binnen de Omgevingswet staat het bundelen en vereenvoudigen van regels voor de leefomgeving.

De inwerkingtreding van de Omgevingswet heeft geen inhoudelijke gevolgen voor deze Nota Parkeernormen. De gevolgen zullen voornamelijk merkbaar zijn in de processen die doorlopen worden. Voor wat betreft het parkeernormenkader zoals verwoord in deze nota is van belang dat de gebiedsindeling en bijbehorende normen inzichtelijk en raadpleegbaar zullen zijn in een digitale omgeving voor initiatiefnemers en burgers.

2.2 Overgangsregeling

In voorliggende Nota Parkeernormen is geen overgangsregeling opgenomen. Dit betekent dat deze Nota Parkeernormen na vaststelling geldt voor iedere aanvraag die wordt ingediend voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen.

Wanneer door de raad vastgestelde stedenbouwkundige of planologische kaders, waaronder een stedenbouwkundig programma van eisen, een stedenbouwkundige visie, een beeldregieplan, een masterplan, een kadernota en/of een bestemmingsplan of daaraan gelijk te stellen kaders, reeds afgewogen parkeernormen bevatten, blijven deze – indien nodig - als toetsingskader gelden voor de bepaling van de parkeerbehoefte.

3 Introductie tot parkeernormen

Voordat gestart wordt met de toelichting op de fiets- en autoparkeernormen en het bijbehorende toepassingskader, wordt in dit hoofdstuk een algemene introductie tot parkeernormen gegeven. Dit hoofdstuk bevat hiernaast ook de bovenliggende uitgangspunten die gelden voor deze nota.

3.1 Wat is een parkeernorm?

Een parkeernorm is een getal dat aangeeft hoeveel fiets- of autoparkeerplaatsen er nodig zijn in een ruimtelijke ontwikkeling. De parkeernorm gaat gepaard met rekenregels en regels over de manier waarop de parkeernorm moet worden toegepast. Toepassing van de parkeernorm leidt tot een fiets- en autoparkeerbehoefte. Deze behoefte staat voor het aantal parkeerplaatsen dat voor de ontwikkeling beschikbaar moet worden gesteld. Het niet oplossen van de parkeerbehoefte kan een weigeringsgrond vormen voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning.

De aard en omvang van een ruimtelijke ontwikkeling is van invloed op de werking en complexiteit van parkeernormen. In een kleinschalige ontwikkeling (bijvoorbeeld een woningsplitsing) zijn de stappen die doorlopen moeten worden relatief overzichtelijk. In grotere gebiedsontwikkelingen en verdichtingsopgaven zoals bijvoorbeeld voorzien in het centrum van Geldrop neemt de complexiteit toe. Er worden meerdere functies gerealiseerd, die verschillende doelgroepen aantrekken en waarbij de maximale mogelijkheden dienen te worden verkend om tot andere mobiliteitskeuzes te komen dan de privéauto.

3.2 Bovenliggende beleidsuitgangspunten

Deze Nota Parkeernormen kent vijf bovenliggende beleidsuitgangspunten. In deze paragraaf worden deze uitgangspunten beschreven.

3.2.1 Parkeernormen zijn in de basis richtlijnen

Parkeerkencijfers worden regelmatig bestempeld als harde eisen die in ruimtelijke ontwikkelingen worden opgelegd. Dit is echter geen juiste interpretatie van de parkeernorm. Parkeerkencijfers zijn in de basis richtlijnen en vormen een vertrekpunt om te komen tot een onderbouwde inschatting van het benodigde aantal fiets- en autoparkeerplaatsen.

Omdat parkeerkencijfers richtlijnen zijn, is het van belang om altijd aandacht te hebben voor de lokale situatie. De kennis en ervaring van de initiatiefnemer, belanghebbenden en de gemeente Geldrop-Mierlo wordt ingezet om de best mogelijke parkeeroplossing te creëren.

3.2.2 De parkeerkencijfers van CROW als vertrekpunt

De fiets- en autoparkeernormen en verschillende rekenregels uit deze nota zijn afgeleid van de parkeerkencijfers van CROW. Het CROW is een landelijk kennisplatform voor onder andere infrastructuur, mobiliteit en parkeren. Veel gemeenten in Nederland hanteren de kencijfers van CROW als uitgangspunt.

3.2.3 De mobiliteitscorrectie

Onderdeel van het stappenplan op basis waarvan de parkeernormen worden toegepast in Geldrop-Mierlo is de mobiliteitscorrectie. De mobiliteitscorrectie is een werkwijze waarmee de inzet van een of meerdere mobiliteitsconcepten (bijvoorbeeld een excellente fietsparkeeroplossing) leidt tot een vermindering van het aantal benodigde autoparkeerplaatsen. De hoofdgedachte hierbij is dat het mobiliteitsconcept leidt tot een vermindering van de parkeerbehoefte van de privéauto.
De mobiliteitscorrectie legt een belangrijke verantwoordelijkheid neer bij de initiatiefnemer van een ruimtelijke ontwikkeling. De initiatiefnemer draagt zorg voor het aanbieden van een robuust mobiliteitsconcept, dat ook op de langere termijn blijft functioneren. Ook geldt dat toekomstige bewoners, werknemers of bezoekers geïnformeerd moeten worden over het mobiliteitsconcept en wat het voor hen betekent.

3.2.4 Parkeren op eigen terrein als primair beleidsuitgangspunt

Het primaire beleidsuitgangspunt in deze Nota Parkeernormen is dat de parkeerbehoefte van een ruimtelijke ontwikkeling (fiets- en autoparkeren) volledig op eigen terrein wordt opgelost. Eigen terrein is gedefinieerd als grond waarover de initiatiefnemer kan beschikken ter plaatse van de ruimtelijke ontwikkeling, danwel in de nabijheid binnen de, in bijlage 5 genoemde, maximale loopafstanden wanneer dit exclusief bestemd is voor de genoemde ontwikkeling.

Terughoudend met gebruik van bestaande parkeercapaciteit in de openbare ruimte

De toepassing van parkeernormen leidt tot een zekere theoretische parkeerbehoefte. Het is gebruikelijk om, indien de parkeerbehoefte niet (volledig) op eigen terrein kan worden opgelost, te onderzoeken of bestaande parkeercapaciteit in de openbare ruimte kan worden benut. Parkeerplaatsen die aantoonbaar beschikbaar zijn op de momenten van de dag/week waarop het bouwplan tot een parkeerbehoefte leidt.

Zoals opgenomen in paragraaf 1.1 is het niet vanzelfsprekend dat, wanneer de parkeerbehoefte niet (volledig) op eigen terrein kan worden opgelost, het tekort in de openbare ruimte opgelost kan worden. In deze nota wordt deze ambitie als volgt concreet gemaakt:

- In het centrum van Geldrop (zie voor afbakening kaart in Bijlage 3) is het niet mogelijk om de parkeerbehoefte van een bouwplan af te wentelen naar de openbare straatparkeerplaatsen. Het benutten van openbare parkeerterreinen is onder gestelde voorwaarden wel mogelijk.
- In de rest van de gemeente Geldrop-Mierlo is het mogelijk om de parkeerbehoefte van een bouwplan af te wentelen naar de openbare ruimte, als de parkeerdruk in de eindsituatie (na afwenteling) niet hoger is dan 85,0%.

4 Fietsparkeernormen

Ruimtelijke ontwikkelingen brengen naast een parkeerbehoefte van auto's, ook een behoefte aan fietsparkeerplaatsen met zich mee. Geldrop-Mierlo wil het gebruik van de fiets maximaal stimuleren als alternatief voor de privéauto. Het fietsparkeren vormt om deze reden een belangrijk onderdeel van deze nota.

4.1 Status van de fietsparkeernormen

De fietsparkeernorm vormt een harde eis. Dit betekent dat het niet (volledig) kunnen oplossen van de fietsparkeerbehoefte tot een weigeringsgrond leidt voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning.

4.2 Kalibratie fietsparkeernormen

De fietsparkeernormen van Geldrop-Mierlo zijn gebaseerd op de fietsparkeerkencijfers van het CROW. Deze kencijfers bevatten een prognose voor het aantal benodigde fietsparkeerplaatsen voor een groot aantal functies. De kencijfers bevatten een bandbreedte. De minimum bandbreedte sluit aan bij gemeenten met een relatief laag fietsgebruik, de maximum bandbreedte bij gemeenten met een hoog fietsgebruik en/of de beleidsmatige ambitie om het fietsgebruik verder te stimuleren.

Geldrop-Mierlo heeft de ambitie om het fietsgebruik binnen de gemeente te stimuleren en wil dit tot uiting laten komen in de ruimtelijke ontwikkelingen die binnen de gemeente plaatsvinden. Geldrop-Mierlo heeft, mede omdat het hanteren van de fietsparkeernorm als harde eis nieuw is voor de gemeente, de keuze gemaakt om haar fietsparkeernormen te baseren op het minimum van de bandbreedte.

4.3 Kwaliteitseisen fietsparkeren

De parkeernorm bepaalt het aantal fietsparkeerplaatsen en vormt een kwantitatieve eis. Geldrop-Mierlo stelt hiernaast ook kwalitatieve eisen aan de fietsparkeervoorziening die wordt aangelegd. Deze kwaliteitseisen zijn opgenomen in bijlage 7. Uitgangspunt is dat fietsparkeerplaatsen die niet voldoen aan de kwaliteitseisen, niet meetellen als oplossing voor de parkeerbehoefte.
In de kwaliteitseisen is in het bijzonder aandacht voor tweewielers met afwijkende maten. Naast reguliere stadsfietsen, moeten ook elektrische scooters en bijvoorbeeld bakfietsen op een veilige en comfortabele manier kunnen worden geparkeerd. Voor deze vervoermiddelen wordt een plek geboden door het aanbrengen van zogeheten vrije ruimte. Dit zijn gemarkeerde vakken waar een brom- of snorfiets of bakfiets geparkeerd kan worden. Op basis van de richtlijnen van CROW Fietsberaad gelden de volgende eisen:

- Minimaal 5% van de plaatsen is geschikt voor bakfietsen of andere voertuigen (bijvoorbeeld elektrische scooters) met sterk afwijkende maten (vakken minimaal 1000 mm breed).
- Minimaal 15% van de plaatsen is geschikt voor fietsen die niet in een standaard fietsenrek passen (hart-op-hart afstand minimaal 500 mm). Denk daarbij aan fietsen met afwijkende maten (kratten, brede sturen, brede banden, lange fietsen, etc.).

Laadinfrastructuur voor elektrische tweewielers

Een van de kwaliteitseisen is dat een fietsenstalling oplaadmogelijkheden biedt voor elektrische tweewielers (e-bikes, elektrische scooters, etc.). Deze eis is voornamelijk relevant voor stallingen die door vaste gebruikers (bijvoorbeeld bewoners en werknemers) worden gebruikt.

4.4 Toepassing van de fietsparkeernormen

Zoals opgenomen in paragraaf 3.2.4 is het primaire uitgangspunt dat het fietsparkeren volledig op eigen terrein wordt opgelost. Dit geldt zowel voor vaste gebruikers als bezoekers. Geldrop-Mierlo heeft bij de toepassing van dit uitgangspunt ook oog voor de praktijk. Met name voor bezoekers geldt dat het niet altijd mogelijk en wenselijk is om bezoekers op eigen terrein te laten parkeren. Concreet hanteert Geldrop-Mierlo de volgende eisen:

- Fietsparkeerplaatsen voor vaste gebruikers (bewoners of personeel) moeten op eigen terrein worden aangelegd.
- De fietsparkeerbehoefte van bezoekers kan onder voorwaarden in de openbare ruimte worden gefaciliteerd. Hiervoor wordt in eerste instantie gebruik gemaakt van reeds bestaande fietsparkeerplaatsen. Wanneer deze voorzieningen niet aanwezig zijn of op relevante momenten al bezet zijn, dan geldt dat nieuwe fietsparkeerplaatsen worden aangelegd op kosten van de initiatiefnemer. Het oordeel van de gemeente Geldrop-Mierlo is leidend in de mogelijkheden hiertoe.

5 Autoparkeernormen

De autoparkeernormen van Geldrop-Mierlo worden gedifferentieerd toegepast op basis van gebiedskenmerken zoals autobezit en -afhankelijkheid. De ligging van een ruimtelijke ontwikkeling binnen de gemeente bepaalt welke parkeernormen gehanteerd moeten worden.

5.1 Stedelijkheidsgraad

Een variabele die moet worden bepaald binnen de parkeerkencijfers van CROW is de factor stedelijkheidsgraad. De stedelijkheidsgraad staat voor het gemiddeld aantal huisadressen in een gebied per vierkante kilometer. De stedelijkheidsgraad kan variëren van de laagste categorie: niet stedelijk (minder dan 500 adressen) tot zeer sterk stedelijk (meer dan 2.500 adressen).

Met gemiddeld 1.339 adressen per vierkante kilometer valt de gehele gemeente Geldrop-Mierlo binnen de categorie matig stedelijk (tussen de 1.000 en 1.500 adressen). Uiteraard zijn er verschillen in de stedelijkheidsgraad tussen beide kernen. Echter, de verschillen in adressenomgevingsdichtheid in relatie tot autobezit vertaalt zich in de keuze voor een verschillende plaats op de bandbreedte van parkeernormering (zie 5.3).

5.2 De gebiedsindeling

De gemeente Geldrop-Mierlo beslaat een divers grondgebied. De parkeerkencijfers van CROW bevatten een gebiedsindeling die goed aansluit op de situatie in Geldrop-Mierlo. CROW hanteert vier gebiedstypen: centrum, schil, rest bebouwde kom en buitengebied.
Deze indeling is in bijlage 3 op verschillende kaarten ingetekend. Deze kaarten geven de precieze gebiedsgrenzen aan.

5.3 Totstandkoming autoparkeernormen

De autoparkeernormen van Geldrop-Mierlo zijn opgenomen in bijlage 4. De gebiedsindeling en keuzes ten aanzien van stedelijkheidsgraad vormen de onderlegger voor de bepaling van de hoogte van de autoparkeernormen. Binnen de CROW-parkeerkencijfers moet feitelijk alleen nog een keuze binnen de gegeven bandbreedte worden gemaakt. De mogelijke keuzes zijn: minimum, gemiddeld en maximum.

Geldrop-Mierlo kiest, met uitzondering van het centrum en de schil van Geldrop, ervoor om het midden van de bandbreedte te hanteren als uitgangspunt voor haar parkeernormen. In Geldrop centrum is sprake van een significant lager autobezit: gemiddeld 0,7 personenauto's per huishouden ten opzichte van het gemeentelijk gemiddelde van 1,1 personenauto's per huishouden (exclusief voertuigen zoals leaseauto's die niet op het huisadres staan geregistreerd). Dit, in combinatie met de ambitie van Geldrop-Mierlo om autoluw wonen te stimuleren, heeft ertoe geleid dat in Geldrop centrum en schil het minimum van de bandbreedte als uitgangspunt is aangehouden.

Bezoekersparkeernorm woonfuncties

Bij de ontwikkeling van woonfuncties moeten er, naast parkeerplaatsen voor de bewoners, ook parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor bezoekers van bewoners. Zowel visite als de monteur van de cv-ketel valt binnen de categorie bezoekers. De hoogte van de bezoekersparkeernorm is per gebied verschillend. In *Tabel 1* is per gebied de hoogte van de bezoekersnorm opgenomen. De autoparkeernormen in bijlage 4 zijn inclusief de geldende bezoekersnorm.

Gebied	Bezoekersparkeernorm
Geldrop centrum	0,10 parkeerplaats per woning
Geldrop schil	0,15 parkeerplaats per woning
Overige gebieden	0,20 parkeerplaats per woning

Tabel 1 Bezoekersparkeernormen woonfuncties.

Geldrop-Mierlo wijkt af van het standaard kencijfer van 0,3 voor bezoek aangezien uit onderzoek blijkt dat met name in centrum gebieden het daadwerkelijk bezoekersaandeel lager ligt, veelal richting 0,1[2].

Autoparkeernormen voor verschillende functies

In bijlage 4 zijn autoparkeernormen opgenomen voor een groot aantal functies: woonfuncties, werkfuncties, winkelfuncties, etc. De parkeernormen zijn per functie geënt op een voor de functie relevante eenheid: per 100 m² bruto vloeroppervlakte (bvo), per behandelkamer, per leslokaal, etc. Indien voor een functie die binnen het programma van de ruimtelijke ontwikkeling is gepland geen parkeernorm is opgenomen, dan moet door de initiatiefnemer de parkeernorm worden gehanteerd die geldt voor de meest vergelijkbare functie. In die gevallen waar sprake is van gemengde functies zoals winkel/magazijn of kantoor/werkplaats: In die gevallen gaan we uit van de hoofdfunctie van het perceel zoals dat in het vigerend bestemmingsplan is voorzien. Bij een ruimere bestemming, zoals bijvoorbeeld 'centrumdoeleinden', wordt een algemene parkeernorm toegepast voor centra, afgeleid van de parkeerkencijfers van het CROW.

[2] Het lagere aandeel van het bezoekersparkeren bij woonfuncties is onderzocht op basis van het gebruik van digitale bezoekersregelingen in een tweetal steden (Leiden en Breda). Bron: onderzoek Spark 2020 en 2021. Daaruit blijkt dat het aandeel significant lager is als geheel en ook vaker per zone verschilt waarbij het centrum weer een lager bezoekersaandeel heeft dan de schil.

Als bovenstaande op bezwaren stuit, dan dient contact opgenomen te worden met de gemeente Geldrop-Mierlo. De gemeente zal besluiten op welke manier de parkeerbehoefte van de betreffende functie het beste kan worden bepaald.

Voor de doelgroepenindeling binnen de functie wonen (goedkoop, middel duur en duur) wordt de regionale begrippenlijst wonen gehanteerd (jaarlijks vast te stellen door de MRE).

5.4 Kwaliteitseisen autoparkeerplaatsen

Naast het aantal parkeerplaatsen dat beschikbaar wordt gesteld voor een ruimtelijke ontwikkeling is ook de kwaliteit van de parkeerplaatsen van belang. De gemeente Geldrop-Mierlo hanteert de volgende publicaties om de kwaliteit van autoparkeerplaatsen te beoordelen:

- Voor parkeerplaatsen gelegen op terreinen en in parkeergarages: NEN 2443, parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in parkeergarages, maart 2013.
- Voor alle overige parkeerplaatsen: ASVV 2021, aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom of de opvolger hiervan.

Parkeerplaatsen die niet voldoen aan de kwaliteitseisen tellen niet mee in het oplossen van de parkeerbehoefte. De bovengenoemde publicaties worden onder licentie verstrekt door NEN en CROW. Als een initiatiefnemer niet kan beschikken over de benodigde publicatie(s), moet hierover contact opgenomen worden met de gemeente Geldrop-Mierlo.

5.5 Gehandicapten parkeerplaatsen

Het is van belang dat in ruimtelijke ontwikkelingen voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor gehandicapten. Met gehandicapten worden mensen bedoeld die als gevolg van een fysieke beperking op kortere loopafstand van de bestemming moeten parkeren. Zij hebben hiervoor een gehandicaptenparkeerkaart.

Voor ontwikkelingen waarin functies worden gerealiseerd met een sociaal-maatschappelijk karakter, met een parkeerbehoefte van minimaal 15 parkeerplaatsen, moet minimaal 2% van die behoefte worden ingericht als algemene gehandicaptenparkeerplaats, met een minimum van 1. Gehandicaptenparkeerplaatsen moeten liggen binnen een loopafstand van maximaal 100 meter gemeten vanaf de parkeerplaats tot de ingang van het betreffende gebouw.

5.6 Laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen

Het aantal elektrische voertuigen in Nederland en in Geldrop-Mierlo neemt gestaag toe. Deze ontwikkeling maakt het van belang om in ruimtelijke ontwikkelingen op eigen terrein laadinfrastructuur aan te brengen en voorbereidingen te treffen om de laadinfrastructuur uit te kunnen breiden. In artikel 5.14 t/m 5.16 van het Bouwbesluit 2012[3] zijn eisen opgenomen voor laadinfrastructuur. Het Bouwbesluit vormt landelijk geldende wet- en regelgeving. Twee relevante eisen uit het Bouwbesluit zijn:

- Een woongebouw met parkeergelegenheid in het gebouw of buiten het gebouw op hetzelfde perceel, met meer dan tien parkeerplaatsen, heeft leidingdoorvoeren voor oplaadpunten voor ieder parkeervak.
- Een gebouw, anders dan een woongebouw, met parkeergelegenheid in het gebouw of buiten het gebouw op hetzelfde perceel, met meer dan tien parkeerplaatsen, heeft ten minste een oplaadpunt en leidingdoorvoeren voor oplaadpunten voor ten minste een op de vijf parkeerplaatsen.

[3] Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet worden de technische bouwvoorschriften uit het Bouwbesluit 2012 opgenomen in het Besluit Bouwwerken Leefomgeving (BBL).

6 Toepassingskader

Uiteindelijk moet een norm voor parkeren als oplossing voor de parkeerbehoefte van een ontwikkeling landen in de vorm van een parkeereis in de omgevingsvergunning. Hierbij is het toepassingskader leidend.

6.1 Schematische weergave stappenplan

De gemeente Geldrop-Mierlo hanteert voor de toepassing van parkeernormen een vast stappenplan. Onderstaand figuur geeft dit stappenplan schematisch weer. In paragraaf 6.2 tot en met 6.4 wordt het stappenplan toegelicht. In bijlage 7 zijn een aantal rekenvoorbeelden opgenomen waarmee de werking van het stappenplan wordt verduidelijkt.

Stappenplan	Uitkomst per stap
1. Normatieve parkeerbehoefte	= … parkeerplaatsen
2. Saldering van een bestaande parkeerbehoefte	- … parkeerplaatsen
3. Mobiliteitscorrectie	- … parkeerplaatsen
4. Vaststelling van de parkeerbehoefte	= … parkeerplaatsen
5. Parkeerplaatsen op eigen terrein	- … parkeerplaatsen
6. Parkeerplaatsen in privaat eigendom elders	- … parkeerplaatsen
7. Parkeerplaatsen in de openbare ruimte	- … parkeerplaatsen
Toets dubbelgebruik per stap 5 t/m 7	Resultaat = parkeereis

Figuur 1 Schematische weergave stappenplan

Het stappenplan kan worden gezien als een rekensom. Met behulp van parkeernormen wordt de normatieve parkeerbehoefte bepaald. Vervolgens wordt op deze uitkomst de parkeerbehoefte van eventuele bestaande functies in mindering gebracht (salderen). Op deze uitkomst kan door de initiatiefnemer een mobiliteitscorrectie in mindering worden gebracht. Het resultaat dat hieruit volgt is de vastgestelde parkeerbehoefte van de ruimtelijke ontwikkeling.

De vastgestelde parkeerbehoefte moet in beginsel op eigen terrein worden opgelost. Indien dit niet volledig mogelijk is, kan de initiatiefnemer onderzoeken of het mogelijk is om binnen de maximaal acceptabele loopafstand die geldt voor de functie(s), parkeerplaatsen te kopen of te huren bij een private partij. Als de parkeerbehoefte hiermee nog niet volledig is opgelost, kan mogelijk gebruik worden gemaakt van bestaande openbare parkeerplaatsen mits deze op het maatgevend moment aantoonbaar in de eigen parkeerbehoefte kan blijven voldoen. Voor Geldrop centrum geldt dat deze parkeerplaatsen alleen op de openbare parkeerterreinen kunnen worden gebruikt, mits het betreffende terrein op het maatgevend moment aantoonbaar in de eigen parkeerbehoefte kan blijven voldoen.
Het volledig doorlopen van het stappenplan resulteert in de parkeereis. De parkeereis bestaat hiermee uit de vastgestelde parkeerbehoefte en de wijze waarop deze behoefte wordt opgelost.

6.2 Algemene uitgangspunten toepassingskader

In deze paragraaf wordt ingegaan op een aantal algemene uitgangspunten die gelden voor het toepassingskader.

Maximaal acceptabele loopafstanden

Het stappenplan biedt de mogelijkheid om de parkeerbehoefte op afstand van de ontwikkellocatie op te lossen. Dit kan bijvoorbeeld door de aanleg van parkeerplaatsen op afstand of door het kopen of huren van private parkeercapaciteit. Om te waarborgen dat deze parkeerplaatsen binnen een acceptabele loopafstand liggen, gelden maximaal acceptabele loopafstanden. Deze afstanden zijn per gebied/hoofdfunctie verschillend. De maximaal acceptabele loopafstanden zijn opgenomen in bijlage 5.

De loopafstand is de kortst mogelijke looproute via de openbare ruimte van de parkeerlocatie naar het bestemmingsadres. De loopafstand wordt gemeten door middel van een online routenavigatiesysteem (bijvoorbeeld Google Maps).

Dubbelgebruik

Ruimtelijke ontwikkelingen richten zich vaak op meer dan één doelgroep. Denk bijvoorbeeld aan bewoners, bezoekers van bewoners, werknemers en bezoekers van winkels. Iedere doelgroep is op verschillende momenten van de dag/week aanwezig. Bij combinaties van meerdere functies in een ontwikkeling ontstaat de kans om dezelfde parkeerplaatsen voor meerdere doelgroepen in te zetten. In de avond en nacht maakt een bewoner van de parkeerplaats gebruik, overdag is dezelfde parkeerplaats beschikbaar voor een kantoormedewerker. Dit principe staat bekend als dubbelgebruik. Dubbelgebruik geldt voor fiets- en autoparkeren.

Om de kansen op het vlak van dubbelgebruik te onderzoeken wordt een parkeerbalans opgesteld. In een parkeerbalans wordt de parkeerbehoefte voor verschillende dagdelen berekend. Hiervoor zijn in bijlage 5 aanwezigheidspercentages opgenomen. Aan de hand van deze percentages wordt in een parkeerbalans het dagdeel vastgesteld waarop de gezamenlijke parkeerbehoefte van de geplande functies het hoogst is. Dit moment wordt de maatgevende parkeerbehoefte genoemd.
In bijlage 8 staat een rekenvoorbeeld waarmee het principe van dubbelgebruik wordt verduidelijkt.
Om dubbelgebruik te kunnen laten plaatsvinden, moeten parkeerplaatsen (in het bijzonder) aan de volgende eisen voldoen:

- De parkeerplaatsen hebben een openbaar karakter en zijn niet gereserveerd of toegewezen aan specifieke gebruikersgroepen;
- De parkeerplaatsen moeten zich binnen de maximaal acceptabele loopafstand bevinden die geldt voor de betreffende functie(s) en gebruikersgroepen (zie bijlage 5);
- De parkeerplaatsen zijn bereikbaar en fysiek toegankelijk voor alle gebruikersgroepen.

Afrondingsregel

Bij het toepassen van parkeernormen worden verschillende berekeningen uitgevoerd. Het is van belang om in deze berekeningen niet tussentijds af te ronden. Bij stap 4 (vaststelling van de parkeerbehoefte) moet worden afgerond op hele parkeerplaatsen. Dit betekent dat een alles boven een hele parkeerplaats moet worden afgerond naar boven.

6.3 Het bepalen van de parkeerbehoefte

6.3.1 Stap 1: de normatieve parkeerbehoefte berekenen

De normatieve parkeerbehoefte van een ruimtelijke ontwikkeling vormt het uitgangspunt voor de bepaling van het aantal benodigde fiets- en autoparkeerplaatsen. De normatieve parkeerbehoefte wordt berekend op basis van de fietsparkeernormen in bijlage 2 en de autoparkeernormen in bijlage 4. Om de normatieve parkeerbehoefte te berekenen dient voor iedere geplande functie de berekening: functie * parkeernorm te worden uitgevoerd.

Resultaat stap 1: voor alle functies die in het bouwplan worden gerealiseerd is de normatieve parkeerbehoefte op een navolgbare manier bepaald.

6.3.2 Stap 2: het salderen van de bestaande parkeerbehoefte

In stap 2 wordt de parkeerbehoefte van eventuele bestaande functies, die als gevolg van de ruimtelijke ontwikkeling komen te verdwijnen, in mindering gebracht op de parkeerbehoefte van de nieuwe functie(s). Dit principe wordt salderen genoemd. De hoofdgedachte bij salderen is dat bestaande parkeerplaatsen opnieuw kunnen worden ingezet om de parkeerbehoefte van de nieuwe functie(s) op te lossen. Een bestaand tekort hoeft daarbij niet worden opgelost.

Voor het salderen dient gewaarborgd te worden dat een bestaande parkeerbehoefte op de juiste wijze in mindering wordt gebracht op de parkeerbehoefte van de nieuwe functie(s). Salderen is ook van toepassing op het fietsparkeren als voor de eerdere functie(s) fietsparkeerplaatsen beschikbaar waren. Bij het salderen van de parkeerbehoefte van een of meerdere bestaande functies kan de situatie zich voordoen dat de maatgevende parkeerbehoefte verschuift. Als hier sprake van is, dan kan er feitelijk sprake zijn van een (gedeeltelijk) nieuwe parkeerbehoefte die niet gesaldeerd kan worden. In het onderstaande kader en in het rekenvoorbeeld in bijlage 8 wordt dit toegelicht.
De correcte werkwijze voor salderen is om de parkeerbehoefte van bestaande en geplande functies voor ieder dagdeel te salderen. De hoogste waarde geldt als de maatgevende parkeerbehoefte van het bouwplan.

Verschuiving van de maatgevende parkeerbehoefte

Een regelmatig voorkomende ontwikkeling is de transformatie van een kantoor naar woningen. In deze transformatie zijn er twee hoofdgebruikersgroepen: werknemers van het kantoor en toekomstige bewoners. Deze doelgroepen kennen een specifieke aanwezigheid gedurende de dag/week. Werknemers zijn voornamelijk overdag aanwezig en in de avond en in de nacht niet. Bewoners zijn overdag gedeeltelijk aanwezig en in de nacht (in theorie) allemaal thuis.

In een transformatieontwikkeling van kantoor naar woningen is, op basis van de in bijlage 5 opgenomen aanwezigheidspercentages, sprake van een verschuiving van de maatgevende parkeerbehoefte. Het moment waarop de woningen tot hun maximale parkeerbehoefte leiden (de werkdagnacht) is het moment waarop het kantoor tot geen enkele parkeerbehoefte leidt. Dit heeft tot gevolg dat in deze transformatieontwikkeling sprake is van een geheel nieuwe parkeerbehoefte en er niet kan worden gesaldeerd.

Resultaat stap 2: de parkeerbehoefte van een of meerdere bestaande functies is op de juiste wijze in mindering gebracht op de normatieve parkeerbehoefte van het bouwplan zoals bepaald in stap 1.

6.3.3 Stap 3: toepassing van de mobiliteitscorrectie

Wanneer de normatieve parkeerbehoefte is berekend en een eventuele parkeerbehoefte van een of meerdere bestaande functie(s) is gesaldeerd, kan in de volgende stap een mobiliteitscorrectie worden toegepast. De mobiliteitscorrectie vormt een optionele stap, de initiatiefnemer bepaalt óf en in welke mate wordt ingezet op een of meerdere mobiliteitsconcepten om in (een gedeelte van) de parkeerbehoefte te voorzien. Een voorbeeld van een mobiliteitsconcept is het inzetten van een of meerdere deelauto's. Mobiliteitscorrecties kunnen alleen leiden tot een vermindering van het aantal benodigde autoparkeerplaatsen.

De gemeente Geldrop-Mierlo heeft de mogelijke mobiliteitscorrecties en randvoorwaarden die hiermee gepaard gaan in deze Nota Parkeernormen vastgelegd. In totaal zijn drie correcties mogelijk. De correcties kunnen worden gestapeld, echter tot een maximum percentage van de totale normatieve parkeerbehoefte (dus inclusief bezoekersdeel), dit is per zone verschillend:

- Centrum Geldrop: 30%
- Schil centrum Geldrop: 20%
- Overige gebieden (Geldrop en Mierlo): 10%

De correcties worden hierna toegelicht. Er is geen sprake van mogelijkheid in de aan te houden correctiehoogte. Met andere woorden het is altijd volledige correctie of niet. Op het moment dat een initiatiefnemer mobiliteitscorrectie toepast, dan moet hiervoor een mobiliteitsplan worden opgesteld (zie tekstkader ‘Het Mobiliteitsplan’).

Ligging nabij hoogwaardig openbaar vervoer

De eerste correctie heeft betrekking tot de ligging van een ruimtelijke ontwikkeling in de directe nabijheid van openbaar vervoer.

Voor de ov-haltes geldt dat deze in toenemende mate effect hebben op het autobezit en -gebruik onder bewoners, werknemers en bezoekers naar mate het bedieningsniveau van bus of trein in frequentie toeneemt. Voor de definitie van HOV en OV wordt verwezen naar de lijst met begripsomschrijvingen. De hoogte van de correctie is afhankelijk van de werkelijke loopafstand vanaf de ontwikkeling tot de halte. Hiervoor zijn twee categorieën bepaald: van 0 tot 400 meter en van 400 tot 750 meter. De correctie moet worden toegepast op de normatieve parkeerbehoefte van de ontwikkeling (indien van toepassing na salderen).

OV voorziening	Afstand van halte tot aan hoofdingang	
	0-400 meter	400-750 meter
HOV halten	15%	10%
Overige OV halten	10%	n.v.t.

Tabel 2 Mobiliteitscorrectie ligging nabij openbaar vervoer voorziening

De correcties opgenomen in Tabel 2 zijn van toepassing op iedere functie die in een ontwikkeling wordt gerealiseerd. De initiatiefnemer hoeft feitelijk geen maatregelen te treffen om voor deze correctie in aanmerking te komen. De gemeente Geldrop-Mierlo eist wel dat de initiatiefnemer in het op te stellen mobiliteitsplan motiveert hoe de toekomstige bewoners of werknemers maximaal worden gestimuleerd om gebruik te maken van het openbaar vervoer.

Inzet van een autodeelconcept

De initiatiefnemer van een ruimtelijke ontwikkeling kan ervoor kiezen om een autodeelconcept aan te bieden richting de toekomstige bewoners. Dit is een concept aangeboden vanuit een partij, waarbij meerdere huishoudens van dezelfde voertuigen gebruik maken. Een autodeelconcept kan particulier autobezit (1e en/of 2e auto) vervangen, als gevolg hiervan neemt het aantal benodigde parkeerplaatsen af. Wanneer een initiatiefnemer van plan is om een autodeelconcept aan te bieden, dan gelden de volgende eisen en randvoorwaarden:

- Een autodeelconcept kan alleen leiden tot een reductie van de parkeerbehoefte van woonfuncties;
- Een autodeelconcept kan uitsluitend van toepassing zijn in het centrum van Geldrop en de schil eromheen, mits in een loopafstand van 100 meter er een parkeerregulering van kracht is, gemeten vanaf de hoofdentree van het gebouw;
- Het deelautoconcept betreft altijd elektrische of zero emission voertuigen;
- In een ruimtelijke ontwikkeling in het centrum en de schil van Geldrop kan maximaal 20% van de parkeerbehoefte worden ingevuld met een autodeelconcept (hiermee is de schaalgrootte van het concept in relatie gebracht tot het aantal woningen);
- Iedere deelauto die wordt ingezet vervangt maximaal 5 reguliere auto's van bewoners;
- Voor iedere deelauto wordt een geoormerkte autodeelparkeerplaats aangelegd;
- De inzet van het autodeelconcept dient te allen tijde te zijn gewaarborgd, bijvoorbeeld ook voor nieuwe bewoners in geval van verhuizing van de eerste bewoner. Een en ander aan te tonen door middel van een ondertekende overeenkomst tussen de initiatiefnemer en partij die het concept zal aanbieden. Dit contract dient te worden overlegd wanneer de aanvraag voor de omgevingsvergunning wordt ingediend;
- In de bovengenoemde overeenkomst moet worden vastgelegd hoe het autodeelconcept in stand wordt gehouden wanneer, bijvoorbeeld als gevolg van faillissement, de gecontracteerde partij niet meer in staat is om de deelauto's aan te bieden;
- Het autodeelconcept moet beschikbaar zijn vanaf het moment dat de woningen worden opgeleverd;
- Deelnemers van een autodeelconcept komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning in de openbare ruimte

Excellente fiets- en scooter parkeeroplossing

De gemeente Geldrop-Mierlo ziet de fiets en (elektrische) scooter als belangrijke kans in de vorm van een alternatief voor de privéauto. Daarom is er aftrek van de autoparkeereis mogelijk indien er sprake is van een uitzonderlijke facilitering van de fiets- en scooterparkeerbehoefte van vaste en tijdelijke gebruikers. Deze eisen komen bovenop de standaard fietsparkeereisen.
De aftrek geldt alleen voor appartementsgebouwen in de gehele gemeente. Randvoorwaarde is dat de fietsenberging volledig op eigen terrein plaats wordt gerealiseerd.

Er is een **kwantitatieve eis** ten aanzien van een korting op basis van een excellente fietsparkeeroplossing. Dit betreft als harde eis:

- Woningen < 75m2 : minimaal 4 stallingsplaatsen
- Woningen >75 en < 125m2 : minimaal 5 stallingsplaatsen
- Woningen > 125m2 : minimaal 6 stallingsplaatsen

Daarnaast moeten er **minimaal 5 kwalitatieve maatregelen** worden getroffen. De volgende kwalitatieve maatregelen komen daarvoor in aanmerking:

- Voorziening op maaiveldniveau gesitueerd met directe aansluiting op hoofdingang;
- Gebruikers kunnen vanuit de stalling rechtstreeks (binnendoor) doorlopen naar de bestemming, zonder terug te hoeven lopen door de stalling;
- Voorbereid op groter fietsbezit door middel van etagerekken (minimale hoogte 2 meter75, gangpaden minimaal 2.10 breedte);
- De gangpaden in de stalling zijn minimaal 2.100 mm breed en een hoofdgang is minimaal 1.250 mm breed, zowel voor fiets als scooter;
- Een gebruiker moet de toegang van een stalling gemakkelijk kunnen openen: automatisch, met een eenvoudig te bedienen drukknop, chipkaartlezer of anderszins door middel van een tag;
- Service station: voorziening met basaal fietsgereedschap, perslucht of voetpomp voor bandenspanning op peil brengen;
- Minimaal ruimte voor 2 buitenmodel fietsen per woning en/of bakfiets;
- Stallingsmogelijkheden voor bezoekers aan de functie.

Wanneer sprake is van het voldoen aan bovenstaande uitgangspunten kan de autoparkeereis met maximaal 20% worden verlaagd.

Het mobiliteitsplan

Bij het kunnen toepassen van een mobiliteitscorrectie dient er in alle gevallen een plan te worden ingediend waarin de praktische werking is uitgewerkt. Daarbij gaat het om o.a. een kwantitatieve onderbouwing van het aantal te vervangen parkeerplaatsen en een kwalitatieve uitwerking in de zin van:

- Hoe de bewoners worden geinformeerd bij start koop/huur
- In hoeverre is er sprake van verplichtend karakter van gebruik
- Hoe wordt omgegaan met wijzigingen door te tijd (bv verkleuring van functie, ander type bewoners etc.)
- Hoe de afspraken met leveranciers worden geborgd op de lange termijn
- Hoe instandhouding en vervreemding zal worden geregeld en geborgd.

In alle gevallen is de initiatiefnemer gehouden aan een zelf op te stellen 'Plan B'. Dit plan moet vooraf bekend zijn bij de gemeente en ingaan op het feit: wanneer het gebruik van het parkeerareaal anders is dan voorspeld, hoe door de eigenaren huurders dient te worden gehandeld.

6.3.4 Stap 4: vaststelling van de parkeerbehoefte

Nadat stap 1 t/m 3 zijn doorlopen, wordt de parkeerbehoefte van het bouwplan vastgesteld. Dit is het aantal benodigde fiets- en autoparkeerplaatsen. Bij de vaststelling van de parkeerbehoefte is nog geen rekening gehouden met dubbelgebruik, deze optimalisatie vindt plaats per stap 5 t/m 7. Nadat de parkeerbehoefte is vastgesteld, worden in stap 5 t/m 7 de mogelijkheden onderzocht om de parkeerbehoefte op te lossen.

6.4 Het oplossen van de parkeerbehoefte

In stap 4 is de parkeerbehoefte van het bouwplan vastgesteld. Dit is het aantal benodigde fiets- en autoparkeerplaatsen dat beschikbaar moet worden gesteld. Hiertoe zijn drie mogelijkheden. Deze mogelijkheden staan in een bewust gekozen volgorde.

6.4.1 Stap 5: aanleg parkeerplaatsen op eigen terrein

In de eerste plaats vindt de bepaling van het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein plaats. Het uitgangspunt is dat de vastgestelde parkeerbehoefte op eigen terrein wordt opgelost. Dit geldt voor het aantal parkeerplaatsen voor vaste gebruikers (bewoners, kantoormedewerkers, etc.). Voor het parkeren van bezoekers kunnen openbare parkeerplaatsen worden gebruikt wanneer hiervoor voldoende capaciteit aanwezig is.

Met name in gebiedsontwikkelingen worden vaak nieuwe parkeerplaatsen gerealiseerd die, nadat de ontwikkelingen zijn voltooid, tot de openbare parkeercapaciteit zullen gaan behoren. Binnen dit stappenplan worden deze parkeerplaatsen als parkeerplaatsen op eigen terrein beschouwd.

Resultaat stap 5: het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein is bepaald en in mindering gebracht op de vastgestelde parkeerbehoefte.

6.4.2 Stap 6: gebruik parkeerplaatsen in privaat eigendom elders

De situatie kan zich voordoen dat de vastgestelde parkeerbehoefte niet (volledig) op eigen terrein kan worden opgelost. In dit geval kan de initiatiefnemer onderzoeken of de resterende parkeerbehoefte kan worden opgelost door parkeerplaatsen van een private partij te kopen of te huren. Dit kan bijvoorbeeld in een private parkeervoorziening zijn. De gemeente stelt een aantal randvoorwaarden. Met deze randvoorwaarden is de beschikbaarheid en bruikbaarheid van de parkeerplaatsen gewaarborgd. De randvoorwaarden zijn:

- De private parkeervoorziening moet gelegen zijn binnen de maximaal acceptabele loopafstand van de te realiseren functie(s) zoals opgenomen in bijlage 5;
- De initiatiefnemer moet bij de aanvraag voor een omgevingsvergunning inzage geven in de beschikbaarheid van de parkeerplaatsen op de momenten waarop de te realiseren functie(s) tot een parkeerbehoefte zullen leiden (conform de aanwezigheidspercentages in bijlage 5);
- De initiatiefnemer moet bij de aanvraag voor een omgevingsvergunning een contract (inclusief kettingbeding) overleggen waarmee het gebruik van de parkeerplaatsen voor een periode van tenminste 10 jaar is gewaarborgd.

Resultaat stap 6: het aantal private parkeerplaatsen dat door de initiatiefnemer wordt gekocht of gehuurd is bepaald en in mindering gebracht op de resterende parkeerbehoefte.

6.4.3 Stap 7: gebruik bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte

Nadat stap 5 en stap 6 zijn doorlopen, kan de situatie zich voordoen dat nog niet de volledige parkeerbehoefte van het bouwplan is opgelost. In dergelijke gevallen kan door de initiatiefnemer onderzocht worden of de parkeerbehoefte gefaciliteerd kan worden door gebruik te maken van bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Parkeerplaatsen die aantoonbaar beschikbaar zijn op de momenten van de dag/week waarop het bouwplan tot een parkeerbehoefte leidt.

Zoals beschreven in paragraaf 3.2.4 is Geldrop-Mierlo terughoudend met het ter beschikking stellen van openbare parkeerplaatsen aan bouwplannen. Wanneer een deel van de parkeerbehoefte van een bouwplan af moet worden gewenteld naar de openbare ruimte kan dit alleen wanneer de parkeerdruk in de eindsituatie (na afwenteling) niet hoger is dan 85,0%.
Om te kunnen beoordelen of de parkeerdruk in de eindsituatie niet hoger is dan 85,0%, is actueel inzicht nodig in de bestaande parkeerdruk. De verantwoordelijkheid om de parkeerdruk in kaart te brengen ligt primair bij de initiatiefnemer. Omdat de gemeente Geldrop-Mierlo zelf met enige regelmaat parkeerdrukmetingen laat uitvoeren, kan mogelijk van deze gegevens gebruik worden gemaakt. Indien een parkeerdrukonderzoek uitgevoerd moet worden, dan moet dit onderzoek aan de volgende eisen voldoen:

- Het parkeerdrukonderzoek moet worden uitgevoerd door een door de gemeente Geldrop-Mierlo akkoord bevonden onderzoeksbureau.
- De uitvoering van het parkeerdrukonderzoek moet worden afgestemd met de gemeente, hierbij worden in ieder geval bepaald: het onderzoeksgebied (in welke straten wordt geteld) en op elke momenten van de dag/week moet worden geteld.
- De parkeerdrukmeting wordt uitgevoerd op de formele parkeerplaatsen die in het onderzoeksgebied aanwezig zijn.
- Voordat het parkeerdrukonderzoek wordt uitgevoerd moet door de gemeente Geldrop-Mierlo worden vastgesteld dat er geen andere ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving zijn waarin gebruik gemaakt wordt van parkeerplaatsen in het onderzoeksgebied.

Resultaat stap 7: het aantal openbare parkeerplaatsen dat ter beschikking wordt gesteld aan het bouwplan is bepaald en in mindering gebracht op de resterende parkeerbehoefte.

6.5 Wat als de parkeerbehoefte niet kan worden opgelost?

De situatie kan zich voordoen dat de vastgestelde parkeerbehoefte door de initiatiefnemer niet volledig kan worden opgelost. De gemeente Geldrop-Mierlo wil duidelijkheid scheppen wat dit betekent voor de ontwikkeling van het bouwplan. Hiervoor worden twee oplossingsrichtingen beschreven.

Oplossingsrichting 1: wijziging programmatische invulling van het bouwplan

De eerste oplossingsrichting houdt in dat de initiatiefnemer onderzoekt of de programmatische invulling van het bouwplan kan worden gewijzigd, zodanig dat de parkeerbehoefte wel opgelost kan worden. Dit kan een verkleining van het bouwvolume zijn of de realisatie van een ander soort programma (functies met een lagere parkeerbehoefte of functies waarvan de parkeerbehoefte zich op een ander moment van de dag/week voordoet).

Oplossingsrichting 2: (gedeeltelijke) afkoop van de parkeereis ten behoeve van een parkeervoorziening op afstand

Een (gedeeltelijke) afkoop van de parkeereis is mogelijk wanneer het parkeerfonds van de gemeente Geldrop-Mierlo van kracht is[4]. Daarbij realiseert de gemeente een parkeervoorziening ten behoeve van een bekende (groep van) ontwikkeling(en). Dit kan zijn in de vorm van een maaiveld-voorziening of een gebouwde parkeergarage.

Deze mogelijkheid tot afkoop is uitsluitend mogelijk voor initiatieven in het centrum en de schil van Geldrop. In de afkoopsom zijn de bouw-, project- en grondkosten meegenomen. De kosten voor beheer en instandhouding worden verdisconteerd in een aan de gebruiker door te berekenen abonnementsprijs per parkeerplaats.

Uitsluiten van parkeerrechten

Wanneer bouwplannen die in een gebied zijn gelegen waarin gereguleerd parkeren geldt dan kan het bevoegd gezag ontheffing verlenen van de verplichting om de parkeerbehoefte volledig op te lossen. Hiervoor geldt dat de huisadressen binnen het bouwplan worden uitgesloten van openbare parkeerrechten.

Het uitsluiten van parkeerrechten heeft een grote impact op de eindgebruikers van het bouwplan. Voor hen is immers geen parkeerplaats beschikbaar (niet op eigen terrein, privaat terrein of in de openbare ruimte). Vanwege de impact van deze oplossing, kan het uitsluiten van parkeerrechten alleen als laatste ultieme mogelijkheid worden onderzocht. De gemeente Geldrop-Mierlo hanteert daarnaast de volgende eisen bij het uitsluiten van parkeerrechten:

- De ontwikkellocatie ligt in bestaand gereguleerd gebied;
- De initiatiefnemer heeft de onmogelijkheid om volledig in de parkeerbehoefte te voorzien aangetoond. Hierbij geldt dat het gehele stappenplan uit paragraaf 6.1 moet zijn doorlopen;
- De initiatiefnemer moet ermee instemmen dat toekomstige gebruikers nooit en te nimmer in aanmerking komen voor openbare parkeerrechten (parkeervergunningen of- ontheffingen in de openbare ruimte, abonnementen voor openbare parkeergarages en -terreinen en de digitale bezoekersregeling);
- De huisadressen die worden uitgesloten van parkeerrechten worden vastgelegd in de omgevingsvergunning en in koop- of huurovereenkomsten. De huisadressen worden op de gemeentelijke POET-lijst opgenomen (zie paragraaf 7.2).

Vrijstelling niet mogelijk

Voor iedere nieuwe ruimtelijke ontwikkeling dient het parkeren opgelost te worden volgens het stappenplan. Daarom is er geen sprake van een vrijstelling van de parkeereis.

[4] Momenteel is dit fonds in de voorbereiding. Wanneer deze geschikt is voor benutting zal dit via de bekende media worden gepubliceerd.

7 Borging van de parkeeroplossing

Uiteindelijk gaat het erom dat er een passende parkeeroplossing ontstaat voor een functie waardoor het te allen tijde helder is voor gebruikers van en bezoekers aan die functie hoe en waar zij kunnen parkeren.

7.1 Het parkeeratelier

Het toepassen van fiets- en autoparkeernormen kan een hoog theoretisch gehalte hebben. Met parkeernormen wordt immers een inschatting gemaakt van de parkeerbehoefte van bewoners, bezoekers, werknemers, etc. Doelgroepen die tijdens het planvormingsproces nog volledig buiten beeld zijn. Tegelijkertijd geldt dat de parkeeroplossing die in een ruimtelijke ontwikkeling wordt gevormd, in de praktijk goed moet functioneren. Om te waarborgen dat theorie en praktijk goed op elkaar aansluiten, organiseert de gemeente Geldrop-Mierlo het 'parkeeratelier'.

Het parkeeratelier maakt onderdeel uit van de Omgevingstafel en wordt georganiseerd op een moment in het planvormingsproces waarop de parkeeroplossing concreet door de initiatiefnemer is uitgewerkt, maar de aanvraag voor een omgevingsvergunning nog niet is ingediend. Het atelier heeft als doel het verduidelijken en indien nodig aanscherpen van de parkeeroplossing. Bij het atelier is de initiatiefnemer betrokken, de partijen betrokken bij de uiteindelijke huur- of verkoop en verschillende disciplines vanuit de gemeente Geldrop-Mierlo. In kleinschaligere ontwikkelingen wordt het atelier minder uitgebreid opgezet in vergelijking tot grootschalige bouwplannen.

7.2 Vastleggen van parkeren op eigen terrein

Zoals opgenomen in paragraaf 3.2.4 is het algemene beleidsuitgangspunt dat het aantal benodigde fiets- en autoparkeerplaatsen op eigen terrein wordt aangelegd. Om deze reden is het van belang om parkeren op eigen terrein (POET) consequent te registeren. De aanwezigheid van POET heeft consequenties voor het in aanmerking komen voor parkeerrechten in de openbare ruimte. In de Parkeerverordening van de gemeente Geldrop-Mierlo wordt hierop ingegaan.

Bijlage 1 Begrippenlijst

a. **Autoparkeernorm:** een getal dat aangeeft hoeveel autoparkeerplaatsen voor een bepaalde functie nodig zijn per eenheid of bruto vloeroppervlakte;
b. **Autoparkeerbehoefte:** de totale behoefte (programma * norm) naar autoparkeerplaatsen vanuit een ruimtelijke ontwikkeling, rekening houdend met gebiedsindeling en aanwezigheidspercentages;
c. **Bezoekersaandeel**: het deel van de auto- of fietsparkeervraag dat bestaat uit bezoekers;
d. **Bruto vloeroppervlak (bvo):** de vloeroppervlakte van de ruimte, dan wel van meerdere ruimten, van een vastgoedobject gemeten (volgens NEN 2580) op vloerniveau langs de buitenomtrek van de (buitenste) opgaande scheidingsconstructie;
e. **CROW:** CROW is een landelijk kennisinstituut op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer, en werk en veiligheid.
f. **Deelauto:** een auto, waarvan de eigenaar of houder aantoont dat deze krachtens een overeenkomst gedeeld wordt met (ten minste) één andere particuliere deler van een ander huishouden;
g. **Eigen terrein:** grond waarover de initiatiefnemer kan beschikken ter plaatse van de ruimtelijke ontwikkeling danwel in de directe nabijheid binnen de in bijlage 5 genoemde maximale loopafstanden van de ruimtelijke activiteit;
h. **Fietsparkeernorm:** een getal dat aangeeft hoeveel fietsparkeerplaatsen voor een bepaalde functie nodig zijn per eenheid of bruto vloeroppervlakte;
i. **Fietsparkeerbehoefte:** de totale behoefte (programma * norm) naar fietsparkeerplaatsen vanuit een ruimtelijke activiteit;
j. **HOV**: Hoogwaardig openbaar vervoer met in de dagperiode (07:00-19:00 uur) minimaal een 15 minutendienst op werkdagen, daarbuiten minimaal een 30 minutendienst (in de avonden en weekenden);
k. **Vaste gebruikersaandeel:** het deel van de auto- of fietsparkeervraag dat bestaat uit vaste gebruikers, niet zijnde bezoekers;
l. **Kwaliteitseis:** een eis die gesteld wordt vanuit het oogpunt van bruikbaarheid van een nieuw te realiseren parkeervoorziening;
m. **Maatgevende parkeerbehoefte:** het moment waarop de verschillende functies binnen het programma gezamenlijk op basis van de aanwezigheidspercentages hun maximale parkeerbehoefte hebben ervan uitgaande dat parkeerplaatsen voor iedere parkeerder toegankelijk zijn;
n. **NEN:** Stichting Koninklijk Nederlands Normalisatie Instituut;
o. **Openbare ruimte:** de door het bevoegde gemeentelijke orgaan als zodanig aangewezen en van een naam voorziene buitenruimte die binnen de gemeente Geldrop-Mierlo is gelegen;
p. **OV**: Openbaar Vervoer met in de dagperiode (07:00-19:00 uur) minimaal een 30 minutendienst op werkdagen, daarbuiten minimaal een 60 minutendienst (in de avonden en weekenden);
q. **Parkeerdruk:** het totale geparkeerde voertuigen gedeeld door de parkeercapaciteit in de openbare ruimte of in de gebouwde openbare parkeervoorzieningen, uitgedrukt in een percentage;
r. **Parkeerterrein**: een "van een rijbaan gescheiden terrein dat is bestemd om op te parkeren of op te stallen." (bron: NEN 2443:2012);

s. **Programma:** het totaal aan verwachte hoeveelheid functies uitgedrukt in de in bijlage 2 en bijlage 4 opgenomen eenheden in het bouwplan;
t. **Ruimtelijke ontwikkeling:** een activiteit zoals bedoeld in artikel 2.1, eerste lid onder a Wabo en/of artikel 2.1, eerste lid onder c Wabo;
u. **Salderen:** het berekenen van de parkeereis op basis van het verschil tussen de parkeervraag fiets- of auto in de nieuwe situatie (na realisering van de ruimtelijke ontwikkeling) en de parkeervraag in de oude situatie (vóór realisering van de ruimtelijke ontwikkeling);
v. **Straatparkeerplaatsen:** de in de gemeente direct langs de openbare weg gelegen gereguleerde parkeerplaatsen (kent meerdere verschijningsvormen zoals langsparkeren, visgraatparkeren en haaksparkeren);
w. **Wabo:** Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

Bijlage 2 Fietsparkeernormen

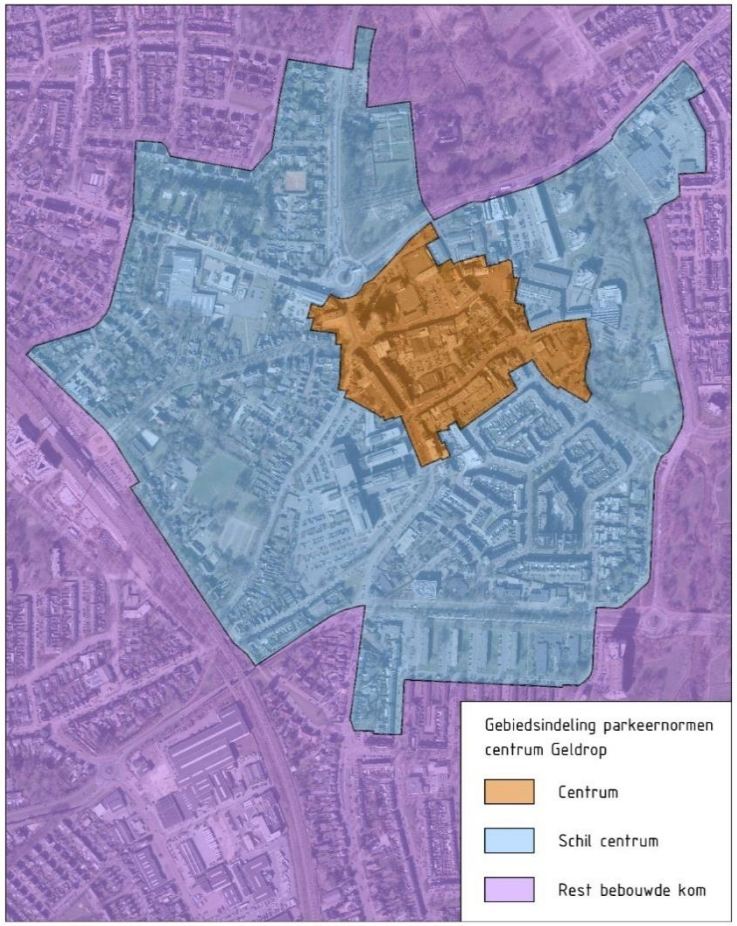
Functie	Eenheid	Parkeernorm		Percentage bezoekers
		Min.	Max.	
Hoofdgroep: wonen				
Woning, kleiner dan 75 m²	Per woning	2,0	n.v.t.	n.v.t.
Woning, tussen 75 en 125 m²	Per woning	3,0	n.v.t.	n.v.t.
Woning, groter dan 125 m²	Per woning	4,0	n.v.t.	n.v.t.
Studentenhuis/kamerverhuur	Per kamer	1,0	n.v.t.	n.v.t.
Hoofdgroep: werken				
Kantoor (personeel)	Per 100 m² bvo	1,3	3,5	n.v.t.
Kantoor met baliefunctie (bezoekers)	Per balie	3,0	8,0	n.v.t.
Hoofdgroep: winkelen en boodschappen doen				
Winkelcentrum	Per 100 m² bvo	1,5	4,0	94%
Supermarkt	Per 100 m² bvo	1,6	4,3	93%
Bouwmarkt	Per 100 m² bvo	0,1	0,4	87%
Tuincentrum	Per 100 m² bvo	0,1	0,4	89%
Hoofdgroep: onderwijsvoorzieningen				
Kinderdagverblijf/crèche/peuterspeelzaal	Per 100 m² bvo	2,0	5,0	n.v.t.
Basisschool (< 250 leerlingen)	Per 10 leerlingen	3,0	5,0	n.v.t.
Basisschool (250 tot 500 leerlingen)	Per 10 leerlingen	3,5	5,8	n.v.t.
Basisschool (>500 leerlingen)	Per 10 leerlingen	4,3	7,2	n.v.t.
Basisschool (medewerkers)	Per 10 leerlingen	0,2	0,7	n.v.t.
Middelbare school (leerlingen)	Per 100 m² bvo	6,0	16,0	n.v.t.
Middelbare school (medewerkers)	Per 100 m² bvo	0,4	1,1	n.v.t.
ROC (leerlingen)	Per 100 m² bvo	8,0	14,0	n.v.t.
ROC (medewerkers)	Per 100 m² bvo	0,6	1,0	n.v.t.
Hoofdgroep: zorg- en maatschappelijke voorzieningen				
Apotheek (bezoekers)	Per locatie	4,0	10,0	n.v.t.
Apotheek (medewerkers)	Per locatie	2,0	7,0	n.v.t.
Begraafplaats/crematorium	Per gelijktijdige plechtigheid	3,0	8,0	67%
Gezondheidscentrum (bezoekers)	Per 100 m² bvo	1,0	3,0	n.v.t.
Gezondheidscentrum (medewerkers)	Per 100 m² bvo	0,3	0,7	n.v.t.
Kerk/moskee	Per 100 zitplaatsen	20,0	62,0	60%
Ziekenhuis (bezoekers)	Per 100 m² bvo	0,2	0,6	n.v.t.
Ziekenhuis (medewerkers)	Per 100 m² bvo	0,3	0,8	n.v.t.
Hoofdgroep: sport, cultuur en ontspanning				
Bibliotheek	Per 100 m² bvo	2,0	5,0	97%
Bioscoop	Per 100 m² bvo	4,0	12,0	94%
Fitness	Per 100 m² bvo	3,5	8,5	90%
Museum	Per 100 m² bvo	0,5	1,4	95%
Sporthal	Per 100 m² bvo	1,4	3,9	96%
Sportveld	Per 100 m² bvo	30,0	85,0	95%
Sportzaal	Per 100 m² bvo	2,2	6,2	94%
Stedelijk evenement	Per 100 bezoekers	18,0	50,0	99%
Theater	Per 100 zitplaatsen	13,0	38,0	87%
Zwembad (openlucht)	Per 100 m² bassin	15,0	43,0	97%
Zwembad (overdekt)	Per 100 m² bassin	11,0	32,0	99%
Hoofdgroep: horeca en verblijfsrecreatie[5]				
Fastfoodrestaurant	Per locatie	8,0	35,0	90%
Restaurant	Per 100 m² bvo	3,0	20,0	80%
Café	Per 100 m² bvo	3,0	10,0	90%

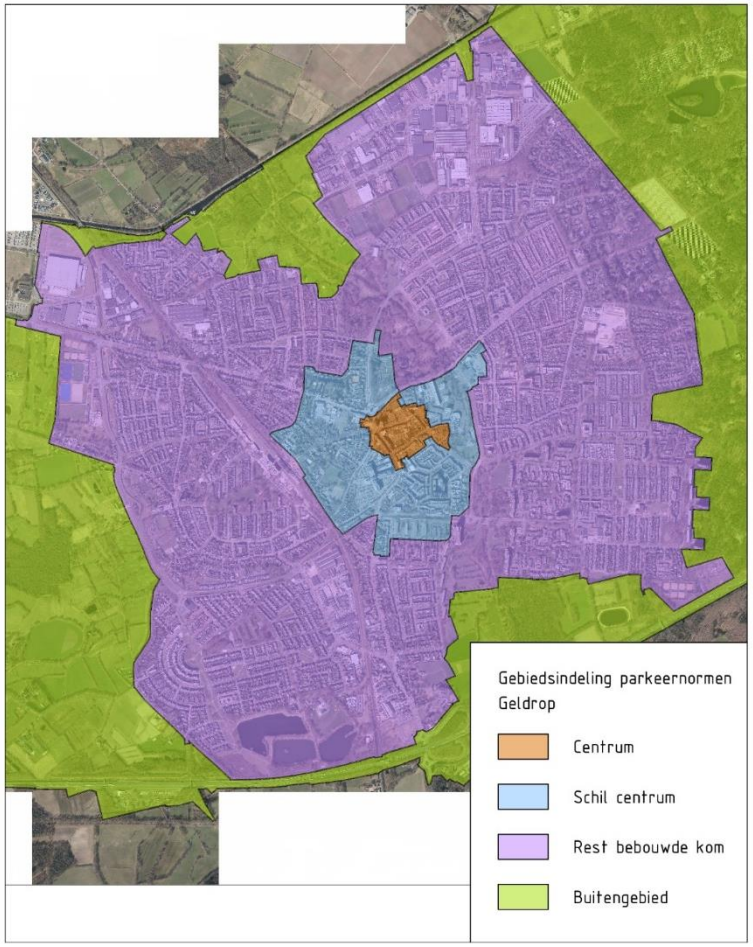
[5] Bij de hoofdgroep wordt het terras meegerekend

Bijlage 3 Gebiedsindeling autoparkeernormen

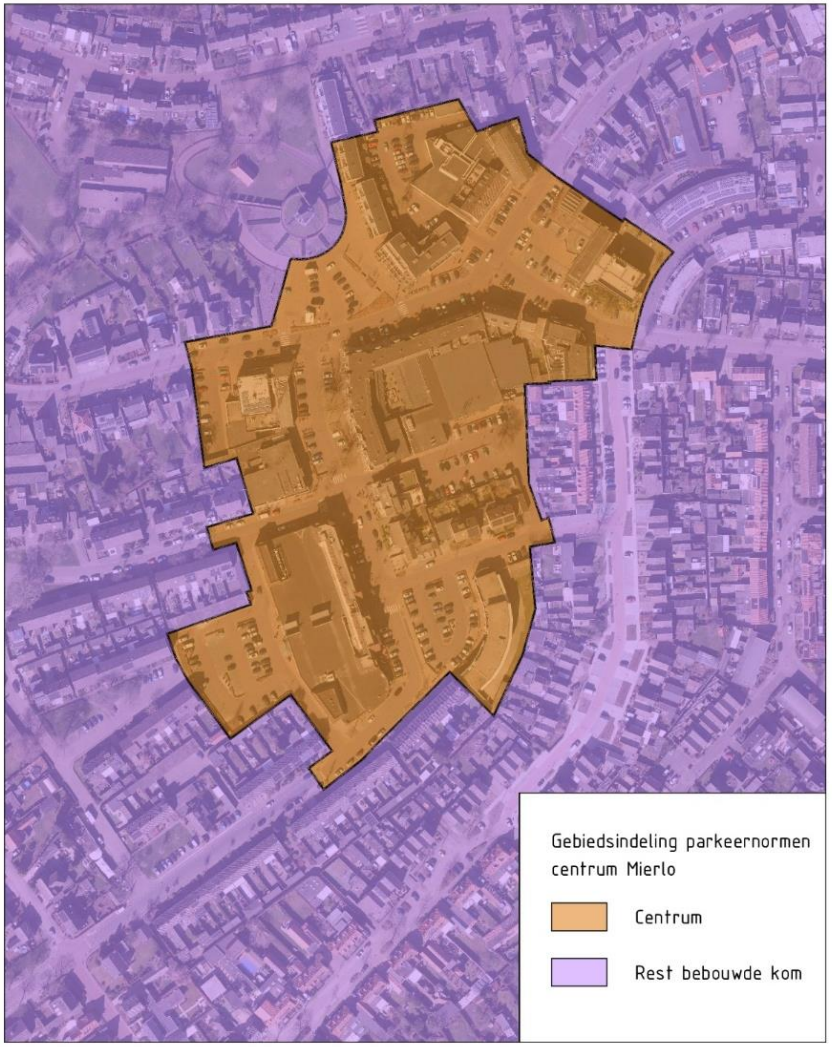
Onderstaand zijn de gebiedsindelingen opgenomen die door Geldrop-Mierlo worden gehanteerd bij de bepaling van haar parkeernormen. Op navraag bij de gemeente kunnen de grenzen op kadastraal niveau worden afgegeven.

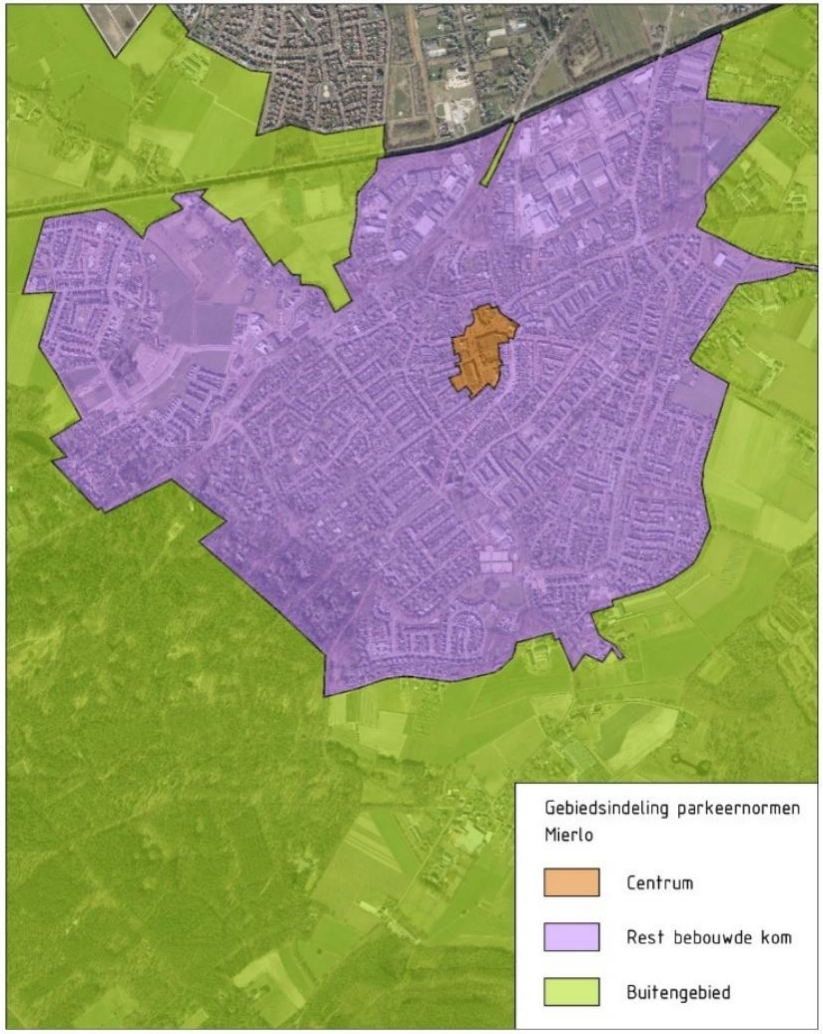
GELDROP





MIERLO


Gebiedsindeling parkeernormen centrum Mierlo
Centrum
Rest bebouwde kom


Gebiedsindeling parkeernormen Mierlo
Centrum
Rest bebouwde kom
Buitengebied

Bijlage 4 Autoparkeernormen

In de onderstaande tabel zijn de autoparkeernormen voor woonfuncties separaat voor Geldrop en Mierlo opgenomen. Voor de functie 'wonen' wordt de parkeerbehoefte van bewoners en bezoekers van bewoners apart berekend. Om deze reden is de bewoners- en bezoekersparkeernorm apart opgenomen. Zie voor een nadere toelichting paragraaf 5.3. De bewonersparkeernorm is exclusief de geldende bezoekersparkeernorm. In andere woorden: de parkeernorm voor de functie 'koop, appartement, midden' in het centrum van Geldrop bedraagt: 0,7 voor bewoners + 0,1 voor bezoekers van bewoners = 0,8 parkeerplaats per woning.

GELDROP (matig stedelijk)

Functie	**Eenheid**	**Centrum (minimum bandbreedte)**		**Schil (minimum bandbreedte)**		**Rest bebouwde kom (midden bandbreedte)**		**Buitengebied (midden bandbreedte)**	
Hoofdgroep: wonen		Bewoners	Bezoekers	Bewoners	Bezoekers	Bewoners	Bezoekers	Bewoners	Bezoekers
Koop, huis, vrijstaand	Per woning	1,10	0,10	1,20	0,15	1,90	0,20	2,10	0,20
Koop, huis, twee-onder-een-kap	Per woning	1,00	0,10	1,10	0,15	1,80	0,20	1,90	0,20
Koop, huis, tussen/hoek	Per woning	0,80	0,10	1,00	0,15	1,60	0,20	1,70	0,20
Koop, appartement, duur	Per woning	0,90	0,10	1,00	0,15	1,70	0,20	1,80	0,20
Koop, appartement, midden	Per woning	0,70	0,10	0,90	0,15	1,50	0,20	1,60	0,20
Koop, appartement, goedkoop	Per woning	0,60	0,10	0,70	0,15	1,30	0,20	1,30	0,20
Huur, vrije sector	Per woning	0,80	0,10	1,00	0,15	1,60	0,20	1,70	0,20
Huur, huis, sociale huur	Per woning	0,60	0,10	0,70	0,15	1,30	0,20	1,30	0,20
Huur, appartement, duur	Per woning	0,70	0,10	0,90	0,15	1,50	0,20	1,60	0,20
Huur, appartement, midden	Per woning	0,55	0,10	0,70	0,15	1,30	0,20	1,35	0,20
Huur, appartement, goedkoop.[6]	Per woning	0,40	0,10	0,50	0,15	1,10	0,20	1,10	0,20
Huur, appartem., sociaal, 1e aftoppingsgrens	Per woning	0,35	0,10	0,45	0,15	1,05	0,20	1,05	0,20
Kamerverhuur, zelfstandig (niet-studenten)	Per kamer	0,30	0,10	0,40	0,15	0,50	0,20	0,50	0,20
Kamerverhuur, onzelfstandig (studenten)	Per kamer	0,00	0,10	0,00	0,15	0,05	0,20	0,05	0,20
Zorgwoning/service woning	Per woning	0,50	0,10	0,60	0,15	0,80	0,20	0,90	0,20
Kleine eenpersoonswoning[7] (≤ 30 m² bvo)	Per woning	0,30	0,10	0,40	0,15	0,50	0,20	0,50	0,20

[6] Incl sociale huur, tot liberalisatiegrens

[7] Meestal grondgebonden, ook wel tiny house genoemd.

MIERLO (matig stedelijk)

Functie	**Eenheid**	**Centrum (midden bandbreedte)**		**Rest bebouwde kom (midden bandbreedte)**		**Buitengebied (midden bandbreedte)**	
Hoofdgroep: wonen		Bewoners	Bezoekers	Bewoners	Bezoekers	Bewoners	Bezoekers
Koop, huis, vrijstaand	Per woning	1,50	0,20	1,90	0,20	2,10	0,20
Koop, huis, twee-onder-een-kap	Per woning	1,40	0,20	1,80	0,20	1,90	0,20
Koop, huis, tussen/hoek	Per woning	1,20	0,20	1,60	0,20	1,70	0,20
Koop, appartement, duur	Per woning	1,30	0,20	1,70	0,20	1,80	0,20
Koop, appartement, midden	Per woning	1,10	0,20	1,50	0,20	1,60	0,20
Koop, appartement, goedkoop	Per woning	1,00	0,20	1,30	0,20	1,30	0,20
Huur, vrije sector	Per woning	1,20	0,20	1,60	0,20	1,70	0,20
Huur, huis, sociale huur	Per woning	1,00	0,20	1,30	0,20	1,30	0,20
Huur, appartement, duur	Per woning	1,10	0,20	1,50	0,20	1,60	0,20
Huur, appartement, midden	Per woning	0,95	0,20	1,30	0,20	1,35	0,20
Huur, appartement, goedkoop[8]	Per woning	0,80	0,20	1,10	0,20	1,10	0,20
Huur, appartement, sociaal, 1e aftoppingsgrens	Per woning	0,75	0,20	1,05	0,20	1,05	0,20
Kamerverhuur, zelfstandig (niet-studenten)	Per kamer	0,35	0,20	0,50	0,20	0,50	0,20
Kamerverhuur, onzelfstandig (studenten)	Per kamer	0,05	0,20	0,05	0,20	0,05	0,20
Zorgwoning/serviceflat	Per woning	0,75	0,20	0,80	0,20	0,90	0,20
Kleine eenpersoonswoning[9] (≤ 30 m² bvo)	Per woning	0,35	0,20	0,50	0,20	0,50	0,20

Bovenstaande autoparkeernormen voor woonfuncties zijn **exclusief** het bezoekersdeel. In onderstaande tabel zijn de bezoekersparkeernormen opgenomen.

Gebied	Bezoekersparkeernorm
Geldrop centrum	0,10 parkeerplaats per woning
Geldrop schil	0,15 parkeerplaats per woning
Overige gebieden	0,20 parkeerplaats per woning

[8] Incl sociale huur, tot liberalisatiegrens

[9] Meestal grondgebonden, ook wel tiny house genoemd.

Functie	Eenheid	Centrum Geldrop	Schil Geldrop	Centrum Mierlo	Rest bebouwde kom Geldrop en Mierlo	Buitengebied	Percentage bezoekers
Hoofdgroep: werken							
Kantoor (zonder baliefunctie)	Per 100 m² bvo	1,30	1,70	1,55	2,10	2,60	5%
Commerciële dienstverlening	Per 100 m² bvo	1,80	2,10	2,05	2,90	3,60	20%
Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief[10]	Per 100 m² bvo	1,30	1,70	1,55	2,40	2,40	5%
Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief[11]	Per 100 m² bvo	0,40	0,60	0,65	1,10	1,10	5%
Bedrijfsverzamelgebouw	Per 100 m² bvo	1,00	1,30	1,25	1,90	2,00	5%
Hoofdgroep: winkelen en boodschappen doen							
Buurtsupermarkt	Per 100 m² bvo	0,90	1,70	1,90	3,50	n.v.t.	89%
Fullservice supermarkt	Per 100 m² bvo	2,10	3,00	3,30	5,20	n.v.t.	93%
Grote supermarkt (XL)	Per 100 m² bvo	5,00	5,90	6,00	7,70	n.v.t.	84%
Groothandel specialist	Per 100 m² bvo	n.v.t.	4,90	n.v.t	5,90	n.v.t.	80%
Groothandel algemeen	Per 100 m² bvo	n.v.t.	5,40	n.v.t	6,40	n.v.t.	80%
Hoofdwinkelcentrum	Per 100 m² bvo	2,80	n.v.t	3,50	n.v.t.	n.v.t.	85%
Buurt- en dorpscentrum	Per 100 m² bvo	n.v.t.	2,10	n.v.t	3,70	n.v.t.	72%
Wijkcentrum (klein)	Per 100 m² bvo	n.v.t.	2,70	n.v.t	4,50	n.v.t.	76%
Wijkcentrum (gemiddeld)	Per 100 m² bvo	n.v.t.	3,40	n.v.t	5,10	n.v.t.	79%
Wijkcentrum (groot)	Per 100 m² bvo	n.v.t.	3,80	n.v.t	5,70	n.v.t.	81%
Woonwarenhuis (zeer groot)	Per 100 m² bvo	n.v.t.	n.v.t	n.v.t.	5,10	5,20	91%
Meubelboulevard/woonboulevard	Per 100 m² bvo	n.v.t.	1,80	n.v.t	2,40	n.v.t.	93%
Winkelboulevard	Per 100 m² bvo	n.v.t.	3,50	n.v.t	4,20	n.v.t.	94%
Outletcentrum	Per 100 m² bvo	n.v.t.	8,20	n.v.t	10,10	10,40	94%
Bouwmarkt	Per 100 m² bvo	n.v.t.	1,60	n.v.t	2,40	2,50	87%
Tuincentrum	Per 100 m² bvo	n.v.t.	2,00	n.v.t	2,60	2,90	89%
Groencentrum	Per 100 m² bvo	n.v.t.	2,00	n.v.t	2,60	n.v.t.	89%

[10] Bijvoorbeeld: industrie, laboratorium of werkplaats (exclusief vrachtwagenparkeren).

[11] Bijvoorbeeld: loods, opslag of transportbedrijf (exclusief vrachtwagenparkeren).

Functie	Eenheid	Centrum Geldrop	Schil Geldrop	Centrum Mierlo	Rest bebouwde kom Geldrop en Mierlo	Buitengebied	Percentage bezoekers
Hoofdgroep: sport, cultuur en ontspanning							
Bibliotheek	Per 100 m² bvo	0,20	0,50	0,45	1,20	1,40	97%
Museum	Per 100 m² bvo	0,50	0,70	0,60	1,10	n.v.t.	95%
Bioscoop	Per 100 m² bvo	2,20	7,00	3,20	11,20	13,70	94%
Filmtheater/filmhuis	Per 100 m² bvo	1,60	4,30	2,60	7,90	9,90	97%
Theater/schouwburg	Per 100 m² bvo	5,90	6,50	7,40	9,80	12,00	87%
Musicaltheater	Per 100 m² bvo	2,40	2,90	2,90	4,00	5,10	86%
Casino	Per 100 m² bvo	5,20	5,60	5,70	6,50	8,00	86%
Bowlingcentrum	Per bowlingbaan	1,10	1,80	1,60	2,80	2,80	89%
Biljart-/snookercentrum	Per tafel	0,60	0,90	0,85	1,40	1,80	87%
Dansstudio	Per 100 m² bvo	1,10	3,40	1,60	5,50	7,40	93%
Fitnessstudio/sportschool	Per 100 m² bvo	0,90	2,90	1,40	4,80	6,50	87%
Fitnesscentrum	Per 100 m² bvo	1,20	4,00	1,70	6,30	7,40	90%
Wellnesscentrum	Per 100 m² bvo	n.v.t.	n.v.t	n.v.t.	9,30	10,30	99%
Sauna, hammam	Per 100 m² bvo	2,00	4,10	2,50	6,70	7,30	99%
Sporthal	Per 100 m² bvo	1,30	1,90	1,55	2,90	3,50	96%
Sportzaal	Per 100 m² bvo	0,90	1,70	1,15	2,80	3,60	94%
Tennishal	Per 100 m² bvo	0,20	0,30	0,30	0,50	0,50	87%
Squashhal en Padelbaan	Per 100 m² bvo	1,50	2,30	1,60	2,70	3,20	84%
Zwembad overdekt	Per 100 m² bvo	n.v.t.	9,70	n.v.t	11,50	13,30	97%
Zwembad openlucht	Per 100 m² bvo	n.v.t.	9,10	n.v.t	12,90	15,80	99%
Zwemparadijs	Per 100 m² bvo	n.v.t.	n.v.t	n.v.t.	4,00	4,00	99%
Sportveld	Per ha. netto terrein	13,00	13,00	20,00	20,00	20,00	95%
Kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)	Per 100 m² bvo	1,00	1,30	1,25	1,90	2,10	98%
Ski- snowboardhal	Per 100 m² sneeuw	n.v.t.	n.v.t	n.v.t.	2,60	n.v.t.	98%
Golfoefencentrum (pitch en putt)	Per centrum	n.v.t.	n.v.t	n.v.t.	51,10	56,20	97%
Golfbaan (18 holes)	Per 18 holes	n.v.t.	n.v.t	n.v.t.	96,00	118,30	98%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), gem.	Per 100 m² bvo	0,60	1,40	3,10	4,70	5,10	98%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), groot	Per 100 m² bvo	1,20	2,10	3,70	5,60	6,10	98%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), zeer groot	Per 100 m² bvo	2,40	3,40	3,90	5,80	6,40	98%
Kinderboerderij (stadsboerderij)	Per boerderij	0,60	1,40	3,10	4,70	5,10	97%
Manege (paardenhouderij)	Per box	n.v.t.	n.v.t	n.v.t.	n.v.t.	0,40	90%
Dierenpark	Per ha. netto terrein	4,00		8,00	8,00	8,00	99%

Functie	Eenheid	Centrum Geldrop	Schil Geldrop	Centrum Mierlo	Rest bebouwde kom Geldrop en Mierlo	Buitengebied	Percentage bezoekers
Hoofdgroep: sport, cultuur en ontspanning							
Attractie- en pretpark	Per ha. netto terrein	n.v.t.	n.v.t	n.v.t.	8,00	8,00	99%
Volkstuin	Per 10 tuinen	n.v.t.	1,10	n.v.t.	1,40	1,50	100%
Plantentuin (botanische tuin)	Per gemiddelde tuin	n.v.t.	5,00	n.v.t.	10,50	13,50	99%
Hoofdgroep: horeca en (verblijfs)recreatie							
Camping (kampeerterrein)	Per standplaats	n.v.t.	n.v.t	n.v.t.	n.v.t.	1,20	90%
Bungalowpark (huisjescomplex)	Per bungalow	n.v.t.	n.v.t	n.v.t.	1,70	2,10	91%
1* hotel	Per 10 kamers	0,30	0,70	0,40	2,40	4,50	77%
2* hotel	Per 10 kamers	1,10	2,00	1,35	4,10	6,30	80%
3* hotel	Per 10 kamers	1,60	2,80	2,10	5,00	6,80	77%
4* hotel	Per 10 kamers	2,90	4,60	3,40	7,20	9,00	73%
5* hotel	Per 10 kamers	4,50	7,10	5,30	10,60	12,60	65%
Café/bar/cafetaria	Per 100 m² bvo	4,00	4,00	5,00	6,00	n.v.t.	90%
Restaurant	Per 100 m² bvo	8,00	8,00	9,00	13,00	n.v.t.	80%
Discotheek/club	Per 100 m² bvo	4,90	11,90	6,90	20,80	20,80	99%
Evenementenhal/beursgebouw	Per 100 m² bvo	4,00	5,00	5,50	8,50	n.v.t.	99%
Hoofdgroep: gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen							
Huisartsenpraktijk (-centrum)	Per behandelkamer	1,80	2,20	2,05	3,00	3,30	57%
Apotheek	Per apotheek	2,00	2,50	2,25	3,20	n.v.t.	45%
Fysiotherapie praktijk (-centrum)	Per behandelkamer	1,00	1,20	1,25	1,80	2,00	57%
Consultatiebureau	Per behandelkamer	1,10	1,30	1,35	1,9-	2,20	50%
Consultatiebureau voor ouderen	Per behandelkamer	1,20	1,50	1,30	1,90	2,20	38%
Tandartsenpraktijk (-centrum)	Per behandelkamer	1,30	1,70	1,55	2,40	2,70	47%
Gezondheidscentrum	Per behandelkamer	1,30	1,60	1,55	2,20	2,50	55%
Ziekenhuis	Per 100 m² bvo	1,30	1,50	1,40	1,70	2,00	29%
Crematorium	Per gelijktijdige plechtigheid	n.v.t.	n.v.t	n.v.t.	30,10	30,10	98%
Begraafplaats	Per gelijktijdige plechtigheid	n.v.t.	n.v.t	n.v.t.	31,60	31,60	97%
Religiegebouw	Per zitplaats	0,10	0,10	0,15	0,20	n.v.t.	96%
Verpleeg- en verzorgingstehuis	Per wooneenheid	0,50	0,50	0,60	0,60	n.v.t.	60%

Functie	Eenheid	Centrum Geldrop	Schil Geldrop	Centrum Mierlo	Rest bebouwde kom Geldrop en Mierlo	Buitengebied	Percentage bezoekers
Hoofdgroep: onderwijs							
Kinderdagverblijf (exclusief kiss & ride)	Per 100 m² bvo	0,90	1,10	1,00	1,40	1,50	0%
Basisonderwijs (exclusief kiss & ride)	Per leslokaal	0,50	0,50	0,75	0,80	0,80	0%
Middelbare school	Per 100 leerlingen	2,70	3,50	3,70	4,90	4,90	11%
ROC	Per 100 leerlingen	3,70	4,40	4,70	5,80	5,90	7%
Hogeschool	Per 100 leerlingen	7,30	8,00	9,30	10,70	10,90	72%
Universiteit	Per 100 leerlingen	11,20	13,20	13,20	16,50	16,80	48%
Avondonderwijs	Per 10 leerlingen	3,50	4,60	4,50	6,80	10,50	95%

Bijlage 5 Aanwezigheidspercentages en loopafstanden

Aanwezigheidspercentages

Functie	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Koop-avond	Werkdag-nacht	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
Kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	0%[12]	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%[13]	75%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	0%[14]	40%
Horeca	30%	40%	90%	80%	0%	75%	100%	50%
Supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	40%
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
Bioscoop/theater/podium	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
Sociaal-medisch arts/consultatiebureau	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
Verpleeg- en verzorgingshuis/aanleunwoning	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
Ziekenhuis patiënten (inclusief bezoekers)	60%	100%	60%	60%	5%	60%	60%	60%
Ziekenhuis medewerkers	75%	100%	40%	40%	25%	40%	40%	40%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%

Opmerking: houd bij de toepassing van de bovenstaande aanwezigheidspercentages rekening met de (commerciële) openingstijden van functies.

[12] Indien op zaterdag open: dan 100%

[13] Bij avondopenstelling: 70%

[14] Bij avondopenstelling: 70%

Maximaal acceptabele loopafstanden

Doelgroep	Gebied	Max loopafstand	Toelichting
Wonen	Centrum Geldrop Schil centrum Geldrop Centrum Mierlo Rest bebouwde kom	250 meter 200 meter 150 meter 100 meter	Voor het centrum van Geldrop geldt dat - onder nader te bespreken voorwaarden - de loopstand kan worden opgerekt naar 400 meter.
Werknemers	Alle gebieden	600 meter	
Bezoekers overige functies	Alle gebieden	400 meter	Deze afstand geldt niet voor bezoekers van winkels met dagelijkse voorzieningen

Bijlage 6 POET Correctiefactoren

Onderstaande tabel geeft aan hoe parkeermogelijkheden op eigen terrein zullen worden meegenomen in de bepaling in de uiteindelijke parkeereis.

NB: De correctie geldt uitsluitend voor projecten gelegen in niet gereguleerd gebied.

Type parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekeningsaantal	Opmerkingen
Enkele oprit, geheel voor voorgevelrooilijn zonder garage/carport	1	1	min. 5,0m diep en 3,0m breed
enkele oprit, (gedeeltelijk) achter voorgevelrooilijn, zonder garage/carport	1	0,8	min. 5,0m diep en 3,0m breed
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,4	min.11 meter diep en 3,0m breed
Dubbele oprit zonder garage of carport	2	1,6	min. 5 meter diep en 5,5m breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4	
Garage zonder oprit (niet bij woning)	1	0,5	
Garage met enkele oprit	2	1,0	oprit min. 5,0m diep en 3,0m breed
Garage met lange oprit	3	1,6	oprit min. 11,0m diep en 3,0m breed
Garage met dubbele oprit	3	1,8	oprit min. 5,0m diep en 3,0m breed
Carport met enkele oprit	2	1,2	oprit min. 5,0m diep en 3,0m breed
Carport met lange oprit	3	1,8	oprit min. 11,0m diep en 3,0m breed
Carport met dubbele oprit	3	2,0	oprit min. 5,0m diep en 3,0m breed

Bijlage 7 Kwaliteitseisen fietsparkeren

Het gebruik van een fietsenstalling hangt sterk af van de kwaliteit, de bruikbaarheid en het comfort van de stalling. Ook de routing binnen de stalling, de sociale veiligheid en de afmeting van de fietsparkeerplaatsen beïnvloeden het gebruik, evenals de mogelijkheid om fietsen met afwijkende afmetingen te stallen. De Leidraad Fietsparkeren (CROW-publicatie 291), het Bouwbesluit 2012 (artikel 4.31) en FietsParKeur gaan uitgebreid in op de kwaliteitsrichtlijnen voor fietsenstallingen. Hierna zijn de kwaliteitseisen opgenomen voor het ontwerpen van een fietsenstalling in een ruimtelijke ontwikkeling.

Toegankelijkheid

De belangrijkste kwaliteitseisen voor een goed toegankelijke en bruikbare fietsenstalling zijn:

- De stalling heeft een voetgangersuitgang in de richting van de eindbestemming.
- De afstand mag maximaal ca. 75 meter zijn van de stalling tot de hoofd-/ neven-/personeelsingang van de bestemmingen en/of functies waarvoor de stalling is bestemd.
- De toegang vanaf de weg naar een stalling op lager of hoger niveau is goed en comfortabel te gebruiken voor alle fietsen en scooters; dus ook voor zware fietsen, elektrische fietsen en fietsen met afwijkende maten (kratten, brede sturen, brede banden, lange fietsen, etc.).
- Het hellingspercentage van een hellingbaan is maximaal 22%.

Inrichting en bruikbaarheid

De waliteitseisen voor een goede inrichting en goed bruikbare fietsenstalling zijn:

- Binnen en vanuit de fietsenstalling naar de bijbehorende bestemming is een logische, snelle en eenvoudige routing.
- De sociale veiligheid wordt gewaarborgd door een overzichtelijke inrichting, goede verlichting en bij voorkeur daglichttoetreding. Als een stalling openbaar toegankelijk is kan (camera)toezicht of bewaking overwogen worden.
- Gebruikers moeten elkaar in de verkeersruimtes van de stalling kunnen passeren (verkeersruimte minimaal 1.50m breed).
- Stallingssystemen voor fietsen moeten voldoen aan de eisen van FietsParkeur of zijn gelijkwaardig daaraan, met een hart op hart afstand van minimaal 450 mm.
- De minimale vrije hoogte in een gebouwde stalling is 2600 mm.
- De hart-op-hart afstand tussen twee fietsparkeerplaatsen bij een stallingssysteem op gelijk niveau is minimaal 900 mm breed;

- De hart-op-hart-afstand tussen twee fietsparkeerplaatsen bij een hoog/laag fietsparkeersysteem is minimaal 450 mm breed voor zowel onder- als bovenlaag;
- De stalling moet voldoende parkeermogelijkheden bieden voor fietsen die afwijken van de standaardmaten:
  - Minimaal 5% van de fietsparkeerplaatsen is geschikt voor bakfietsen of andere fietsen met sterk afwijkende maten (vakken minimaal 1000 mm breed);
  - Minimaal 15% van de fietsparkeerplaatsen is geschikt voor fietsen die niet in een standaard fietsenrek passen (hart-op-hart afstand minimaal 500 mm) ten behoeve van van bijvoorbeeld fietsen met een krat, bagagedrager vóór, breed stuur, brede banden, etc.
- De stalling biedt oplaadmogelijkheden voor elektrische tweewielers (minimaal 1 oplaadpunt per woning).

Benodigd oppervlak voor fietsenberging bij woningen

In onderstaande tabel is het benodigde oppervlak (exclusief bergruimte) bepaald voor het stallen van fietsen bij woningen/appartementen indien niet wordt gekozen voor een gemeenschappelijke fietsenstalling.

Aantal fietsen	Oppervlak ($m^{2)}$	Opmerking
2	4,1	Haaks
3	5,8	Haaks
4	7,3	45°
5	8,4	45°
6	9,5	45°
7	10,6	45°
8	11,8	45°

Tabel 3 Oppervlak fietsenberging bij woningen/appartementen voor het stallen van fietsen(excluseif bergruimte) – bewerking van tabel uit Leidraad fietsparkeren, CROW 2010

Een wereld te winnen.

©2022, Spark B.V.

info@spark-parkeren.nl, 2266 AD Leidschendam

tel +31 (0)70 317 70 05

Behoudens de door de Auteurswet 1912 gestelde uitzonderingen mag niets uit dit document worden verveelvoudigd (waaronder begrepen het opslaan in een geautomatiseerd gegevensbestand) of openbaar gemaakt, op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Spark B.V. Alle rechten voorbehouden.

All rights reserved. No parts of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise, without prior written permission of Spark B.V.

Aan de inhoud van dit document kunnen geen rechten worden ontleend. Spark B.V. aanvaardt geen aansprakelijkheid voortvloeiend uit eventuele onjuistheid of onvolledigheid van de in dit document vermelde informatie.