

Module 7.2: Nota parkeernormen 2026

Samenvatting en rekenvoorbeelden voor ontwikkelaars in Asten

De gemeente Asten heeft in 2026 een nieuwe Nota Parkeernormen vastgesteld. Daarin zijn parkeernormen opgenomen voor ruimtelijke ontwikkelingen, met ruimte voor de nodige flexibiliteit en maatwerk.

In de Nota Parkeernormen staat precies aangegeven welke uitgangspunten gehanteerd zijn en waar rekening mee gehouden moet worden bij het bepalen van de parkeereis voor een ontwikkeling in de gemeente Asten. Ook wordt uitgelegd onder welke voorwaarden van de parkeereis mag worden afgeweken, dus wanneer maatwerk mogelijk is. Daarin is onderscheid gemaakt tussen maatwerk voor de te hanteren norm en maatwerk voor de eis van parkeren op eigen terrein.

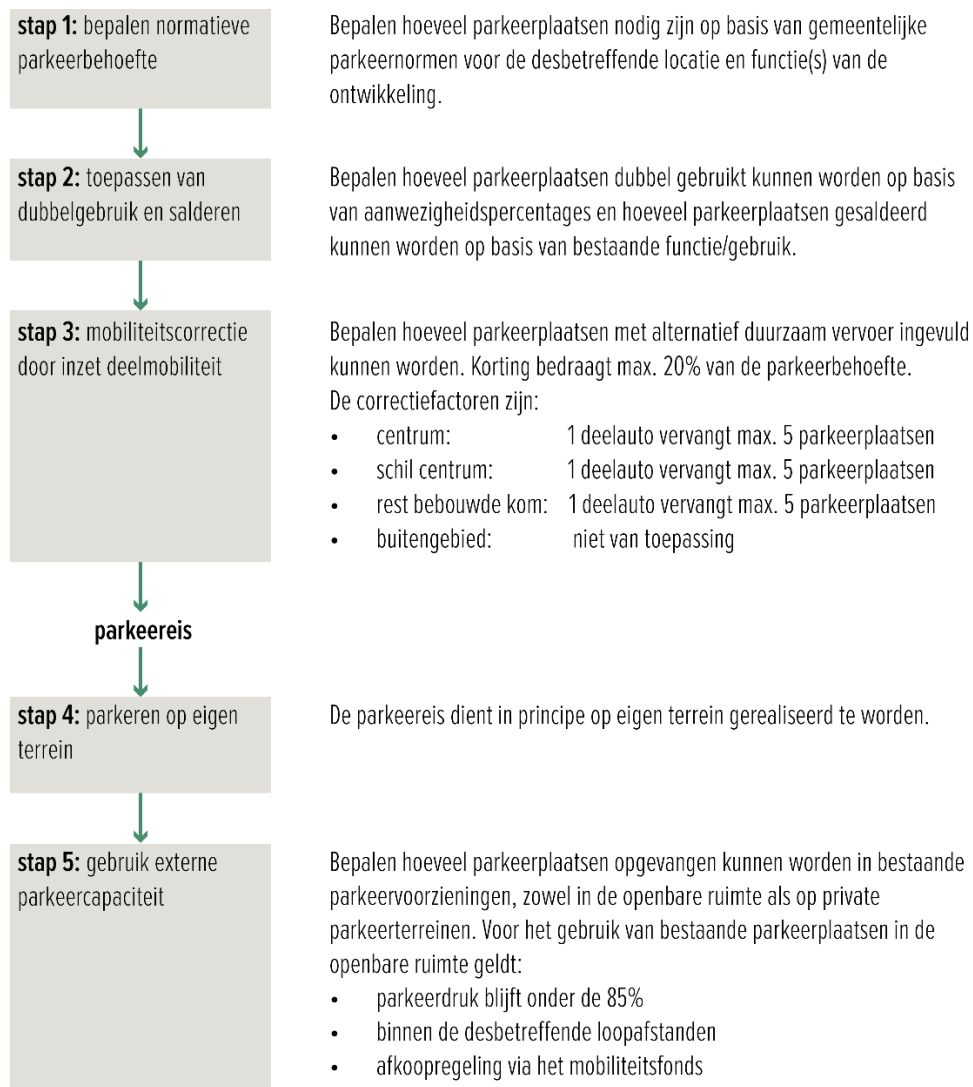
Samenvatting Nota Parkeernormen

In deze samenvatting worden voor u, als ontwikkelaar of initiatiefnemer, de spelregels van de Nota Parkeernormen toegelicht met rekenvoorbeelden voor het bepalen van de parkeereis. Dit document is een aanvulling op de Nota Parkeernormen van de gemeente Asten en verwijst regelmatig naar de inhoud van de nota. Het is daarom verstandig dat u, bij het lezen van deze samenvatting, ook de Nota Parkeernormen tot uw beschikking hebt.

Parkeereis bepalen

Aan de hand van de parkeernormen wordt de parkeereis voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen bepaald. Parkeernormen worden niet gebruikt om de bestaande parkeerdruk in beeld te brengen of te corrigeren. De parkeereis is het totaal aantal parkeerplaatsen waar u als ontwikkelaar in moet voorzien. De Nota Parkeernormen beschrijft de uitgangspunten voor de parkeernormen van de gemeente Asten de regels voor het gebruik.

Onderstaand stappenplan geeft de stappen aan om te komen tot de parkeereis van uw ruimtelijke ontwikkeling en hoe u deze kunt invullen.



Waar moet ik rekening mee houden?

Parkeernormen

Bijlage 1 van de Nota Parkeernormen bevat de parkeernormen per gebiedsprofiel. 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.

Gebiedsprofielen

De parkeernormen maken onderscheid in drie gebiedsprofielen: centrum, rest bebouwde kom en buitengebied. Paragraaf 2.3 geeft kaartbeelden met de aanduiding van de gebieden.

Parkeereis

Met de parkeernormen in bijlage 1 van de Nota Parkeernormen kunt u de parkeereis berekenen. Daarbij moet u rekening houden met de omrekenwaardes voor parkeervoorzieningen bij woningen (paragraaf 2.5), dubbelgebruik (paragraaf 2.6) en enkele uitvoeringsregels (paragraaf 2.7).

In de uitvoeringsregels wordt uitgelegd hoe u om moet gaan met bezoekersparkeren, afronding, maatvoering parkeerplaatsen, salderen, functie onbekend, inzet parkeercapaciteit en schoolomgevingen.

Maatwerk

De gemeente Asten conformeert zich aan de Nota Parkeernormen. Echter, onder bepaalde omstandigheden is een aangepaste parkeereis wenselijk of kan worden afgeweken van de eis voor parkeren op eigen terrein. Hiervoor zijn regels voor maatwerk opgesteld. Deze regels geven aan in welke gevallen medewerking aan maatwerk kan worden verleend. Daarnaast kent de Nota Parkeernormen een afwijkingsbepaling. Dat geeft het college van burgemeester en wethouders de mogelijkheid om af te wijken van de Nota Parkeernormen voor ontwikkelingen die bijzonder waardevol zijn voor Asten en niet passen binnen de parkeernormen en/of maatwerkoplossingen.

Het is mogelijk om af te wijken van de parkeereis in de volgende gevallen:

Inzet deelauto's

De inzet van deelauto's met een vaste standplaats leidt tot een lagere parkeerbehoefte. De inzet van één deelauto leidt tot een korting van maximaal vijf parkeerplaatsen, omdat de deelauto zelf ook een gereserveerde parkeerplaats nodig heeft, mag de parkeereis met maximaal vier parkeerplaatsen per deelauto worden verminderd. De korting geldt voor maximaal 20% van de totale parkeerbehoefte van bewoners. Een deelauto heeft een eigen toegewezen parkeerplaats en is elektrisch aangedreven.

Ontwikkelingen met een geringe toename van de parkeerdruk (< 1,5 parkeerplaatsen)

Bij ontwikkelingen waar de parkeereis vóór afronding minder dan 1,5 parkeerplaats bedraagt, wordt vrijstelling verleend van de parkeereis. Deze vrijstelling geldt niet voor ontwikkelingen met de functie 'wonen', met uitzondering

van woningsplitsingen en mantelzorgwoningen. Er wordt geen financiële vergoeding gevraagd en er is geen parkeerdrukonderzoek noodzakelijk.

Korting leegstand centrum

Bij ontwikkelingen die een oplossing bieden voor leegstand in het centrum van Asten geldt een korting van maximaal vijf parkeerplaatsen. 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. Ontwikkelingen in het centrum met een parkeereis van meer dan anderhalve parkeerplaats, mogen daarom een beroep doen op de beschikbare parkeergelegenheid in de openbare ruimte. Deze korting geldt voor alle ontwikkelingen.

Korting fietsparkeernormen

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

Wanneer u voldoet aan een combinatie van bovenstaande maatwerkoplossingen is het stapelen van korting toegestaan.

Maatwerk voor verplichting parkeren op eigen terrein

Wanneer de berekende parkeereis niet volledig op eigen terrein kan worden gerealiseerd, is in sommige gevallen maatwerk mogelijk. Dit kan op drie verschillende manieren:

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

Om in aanmerking te komen hiervoor moet u voldoen aan de voorwaarden zoals beschreven in paragraaf 3.2 van de Nota Parkeernormen. Als er, na goedkeuring van de gemeente, wordt gekozen om de parkeereis af te kopen wordt er gebruik gemaakt van het mobiliteitsfonds zoals beschreven in hoofdstuk 4 van de Nota Parkeernormen.

Afwijkingsbepaling en overgangsregeling

Nadere informatie over de afwijkingsbepaling en overgangsregeling is te vinden in de paragrafen 3.4 en 3.5 van de Nota Parkeernormen.

Rekenvoorbeeld 1: ontwikkeling woningen en winkel

Een projectontwikkelaar heeft het voornemen om 10 twee-onder-één kapwoningen en een woonwinkel van 800 m² te realiseren in het centrum van Asten, net buiten de blauwe zone. Om in de parkeervraag te voorzien realiseert de ontwikkelaar een parkeerterrein binnen de ontwikkeling. De woningen krijgen elk een enkele oprit zonder garage.

Functie	Norm	Aantal	Normatieve parkeerbehoefte
Koop, twee-onder-één kapwoning	1,5 per woning	10	15,0
Waarvan aandeel bezoekers	0,1 per woning	10	1,0
Woonwinkel	1,3 per 100 m ² bvo	800 m ² bvo	10,4
Totale parkeerbehoefte (inclusief bewonersparkeerplaatsen)			25,4

Elke woning krijgt een enkele oprit zonder garage, hiervoor mag per woning in de praktijk 0,8 voor worden gerekend. De woningen zorgen gezamenlijk dat 8,0 parkeerplaatsen worden opgevangen op de opritten, bedoelt voor de bewoners van deze woningen. De parkeerbehoefte die nog gerealiseerd moet worden bedraagt daardoor:

$$25,4 \text{ (parkeerbehoefte)} - 8,0 \text{ (opritten)} = 17,4 \text{ parkeerplaatsen}$$

Als het parkeerterrein voor zowel bewoners als bezoekers van de woningen en woonwinkel gebruikt kan worden, mag er worden gerekend met dubbelgebruik. Hiervoor moet eerst het maatgevende moment worden berekend.

	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%
Detailhandel	30%	60%	10%	0%	60%	75%	100%	0%	60%
Woningen bewoners	3,6	3,6	5,4	6,0	4,2	4,8	4,5	4,8	4,5
Woningen bezoekers	0,4	0,5	0,75	0	0,6	1,0	1,0	1,0	0,9
Detailhandel	3,1	6,2	1,0	0	6,2	7,8	10,4	0	6,2
Totaal	7,1	10,3	7,15	6,0	11,0	13,6	15,9	5,8	11,6

De hoogste parkeerbehoefte op basis van de aanwezigheidspercentages, is op zaterdagmiddag met 15,9 parkeerplaatsen. Bij het bepalen van de parkeereis moeten we afronden, dat betekent dat er 16 parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden.

Rekenvoorbeeld 2: Uitbreiding kantoor met tien appartementen

Een bestaand kantoorpand in het centrum van Asten wordt uitgebreid met 600 m² bvo met daarboven tien appartementen van meer dan 100 m² bvo voor de verkoop. Iedere woning krijgt één gereserveerde parkeerplaats. Het kantoor heeft een baliefunctie en bestaande parkeerplaatsen op eigen terrein. De berekening voor de parkeereis is alleen van toepassing op de uitbreiding en de extra parkeerbehoefte die deze uitbreiding genereert.

Functie	Norm	Aantal	Normatieve parkeerbehoefte
Koop, appartement, > 100 m ² bvo	1,4 per woning	10	14,0
<i>Waarvan aandeel bezoekers</i>	<i>0,1 per woning</i>	<i>10</i>	<i>1,0</i>
Commerciële dienstverlening	2,1 per 100 m ² bvo	600 m ² bvo	12,6
Totale parkeerbehoefte (inclusief bewonersparkeerplaatsen)			26,6

Van de totale parkeerbehoefte zijn tien parkeerplaatsen gereserveerd voor bewoners van de appartementen. Voor de overige 16,6 parkeerplaatsen mag gerekend worden met dubbelgebruik als deze voor zowel bewoners, werknemers en bezoekers van de woningen en kantoorfunctie toegankelijk zijn. De gereserveerde parkeerplaatsen worden dus niet meegenomen.

	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%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	100%	75%	0%	0%	0%
Woningen bewoners	1,8	1,8	2,7	3,0	2,1	2,4	2,3	2,4	2,3
Woningen bezoekers	0,4	0,5	0,75	0	0,6	1,0	1,0	1,0	0,9
Detailhandel	12,6	12,6	0,6	0	12,6	9,5	0	0	0
Totaal	14,8	14,9	4,05	3	15,3	12,9	3,3	3,4	3,2

De hoogste parkeerbehoefte op basis van de aanwezigheidspercentages, is op vrijdagmiddag met 15,3 parkeerplaatsen. De totale parkeereis bedraagt daarmee 15,3 openbare toegankelijke parkeerplaatsen + 10 gereserveerde parkeerplaatsen = 25,3 parkeerplaatsen. De parkeereis bedraagt daarmee afgerond 25 parkeerplaatsen.

Rekenvoorbeeld 3: transformatie vrijstaande woning naar sportschool

In de rest bebouwde kom van Heusden wordt een vrijstaande woning omgebouwd tot een kleinschalige sportschool met een bruto vloeroppervlakte van 180 m². Op dit moment zijn er geen parkeervoorzieningen op eigen terrein aanwezig. De parkeerbehoefte voor de kleinschalige sportschool bedraagt:

Functie	Norm	Aantal	Normatieve parkeerbehoefte
Fitnessstudio/sportschool	4,8 per 100 m ² bvo	180 m ² bvo	8,6

De parkeerbehoefte van de sportschool bedraagt 8,6 parkeerplaatsen. Echter, de parkeerbehoefte van de vrijstaande woning vervalt, ondanks dat er in de huidige situatie geen parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig waren. De parkeerbehoefte van de vrijstaande woning was 2,05 parkeerplaatsen (inclusief bezoekersparkeren). De parkeereis van deze ontwikkeling bedraagt daardoor: 8,6 parkeerplaatsen sportschool – 2,05 parkeerplaatsen vrijstaande woning = 6,55 parkeerplaatsen. De initiatiefnemer moet daardoor afgerond 7 parkeerplaatsen realiseren.

Rekenvoorbeeld 4: schoolomgeving

In een woonwijk in de rest bebouwde kom van Asten wordt een nieuwe basisschool gerealiseerd. De school biedt huisvesting voor 250 kinderen in acht lokalen. 100 leerlingen in de onderbouw en 150 leerlingen in de bovenbouw. De parkeervraag van de school bestaat uit de parkeervraag voor het personeel en voor halen en brengen van de kinderen. De parkeerbehoefte voor het personeel bedraagt:

Functie	Norm	Aantal	Normatieve parkeerbehoefte
Basisonderwijs	0,8 per leslokaal	8	6,4

Voor het halen en brengen van de kinderen wordt gebruikgemaakt van de rekenmethodiek uit bijlage 3 van de Nota Parkeernormen. Deze maakt onderscheidt tussen de onderbouw en de bovenbouw. Op basis van een onderzoek moet worden bepaald wat het autogebruik voor het halen en brengen is. Dit rekenvoorbeeld gaat uit van een gemiddeld autogebruik. Dat is voor de onderbouw 45% en voor de bovenbouw 22,5%.

Parkeerbehoefte onderbouw = 100 leerlingen x 45% met de auto x 0,5 x 0,75 = 16,9 parkeerplaatsen

Parkeerbehoefte bovenbouw = 150 leerlingen x 22,5% met de auto x 0,25 x 0,85 = 7,2 parkeerplaatsen

De totale parkeereis voor deze school bedraagt daarmee $6,4 + 16,9 + 7,2 = 30,5$ parkeerplaatsen. Afgerond moeten er dus 31 parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Eventueel kan een gedeelte van de vraag worden opgevangen door een Kiss & Ride strook, waardoor minder parkeerplaatsen nodig zijn. Deze wordt voornamelijk gebruikt door ouders van leerlingen van de bovenbouw. Ouders van leerlingen in de onderbouw lopen namelijk vaker mee naar binnen, waardoor de Kiss & Ride strook niet efficiënt gebruikt wordt. Uitgangspunt daarbij is dat de Kiss & Ride strook vrij gehouden wordt van parkeerders.

Rekenvoorbeeld 5: Ontwikkeling met inzet van een deelauto

In de rest bebouwde kom van Asten wordt een nieuwe woonwijk gerealiseerd. Binnen deze woonwijk worden tien vrijstaande woningen en twintig rijwoningen gerealiseerd. Er zijn geen woningen met een oprit of garage. De parkeerbehoefte voor dit planvoornemen bedraagt:

Functie	Norm	Aantal	Normatieve parkeerbehoefte
Koop, vrijstaand	2,05	10	20,5
Koop, tussen/hoek	1,85	20	37,0
Waarvan aandeel bezoekers	0,1 per woning	30	3,0
Totale parkeerbehoefte (inclusief bewonersparkeerplaatsen)			57,5

De parkeerbehoefte bedraagt 57,5 parkeerplaatsen. Er is geen sprake van dubbelgebruik of salderen. Vanwege de mobiliteitstransitie en het gebrek van ruimte voor parkeerplaatsen in de openbare ruimte wil de initiatiefnemer deelauto's inzetten als maatwerkoplossing.

De initiatiefnemer kiest er daarom voor om twee deelauto's in te zetten. Elke deelauto vervangt vijf normale auto's maar heeft ook een eigen parkeerplek nodig. De parkeerbehoefte van de ontwikkeling wordt daarom verminderd met:

$$2 \text{ deelauto's} \times 5 \text{ normale auto's} - (2 \text{ deelauto's} \times 1 \text{ benodigde parkeerplaats}) = 8 \text{ parkeerplaatsen}$$

De initiatiefnemer overweegt om drie deelauto's in te zetten. De parkeerbehoefte van het planvoornemen wordt hierdoor minder. De korting vanwege de inzet van drie deelauto's bedraagt nu namelijk:

$$3 \text{ deelauto's} \times 5 \text{ normale auto's} - (3 \text{ deelauto's} \times 1 \text{ benodigde parkeerplaats}) = 12 \text{ parkeerplaatsen}$$

De korting voor de inzet van deelauto's mag maximaal 20% zijn van de totale parkeerbehoefte. Dit houdt in dat de korting maximaal $20\% \times 57,5$ parkeerbehoefte = 11,5 parkeerplaatsen mag zijn. In samenspraak met de gemeente maakt de initiatiefnemer de keuze om twee of drie deelauto's in te zetten. De parkeereis bedraagt met de inzet van twee deelauto's afgerond 50 parkeerplaatsen:

$$57,5 \text{ parkeerbehoefte} - 8 \text{ parkeerplaatsen voor inzet deelauto} = 49,5 \text{ parkeerplaatsen}$$

De parkeereis bedraagt met de inzet van drie deelauto's afgerond 46 parkeerplaatsen:

$$57,5 \text{ parkeerbehoefte} - 11,5 \text{ parkeerplaatsen voor inzet deelauto} = 46,0 \text{ parkeerplaatsen}$$

Om deze korting te ontvangen dient de initiatiefnemer een mobiliteitsplan aan de gemeente aan te leveren waarin onderbouwd wordt hoe de mobiliteitsoplossingen tot stand is gekomen en duurzaam beschikbaar blijven. Hierbij wordt een intentieverklaring van een aanbieder van deelauto's verlangd. Binnen drie maanden na oplevering van de ontwikkeling 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.

Rekenvoorbeeld 6: Ontwikkeling met een geringe parkeerdruk (< 1,5 parkeerplaats)

In het centrum van Asten wil een bestaande fysiotherapiepraktijk uitbreiden. Het gaat om een kleinschalige verbouwing waarin één behandelkamer wordt toegevoegd. De parkeerbehoefte van dit planvoornemen bedraagt:

Functie	Norm	Aantal	Normatieve parkeerbehoefte
Fysiotherapiepraktijk	1,3 per behandelkamer	1	1,3

De parkeereis voor deze ontwikkeling bedraagt daarmee 1,3 parkeerplaats. Omdat de parkeereis kleiner is dan 1,5 parkeerplaats, wordt vrijstelling verleend aan de parkeereis.

Rekenvoorbeeld 7: Leegstand centrum Asten (ruimte op eigen terrein)

In het centrum van Asten is een leegstaand kantoor met baliefunctie van 500 m² bvo gelegen. Een initiatiefnemer heeft het voornemen om dit kantoor te transformeren naar een witgoedzaak. In de huidige situatie zijn er drie parkeerplaatsen op eigen terrein beschikbaar. De parkeerbehoefte voor de witgoedzaak bedraagt:

Functie	Norm	Aantal	Normatieve parkeerbehoefte
Bruin- en witgoedzaken	4,0 per 100 m ² bvo	500 m ² bvo	20,0

Het leegstaande kantoorpand vraagt ook om een aantal parkeerplaatsen. Voor het kantoorpand bedraagt dit:

Functie	Norm	Aantal	Normatieve parkeervraag
Commerciële dienstverlening	2,1 per 100 m ² bvo	500 m ² bvo	10,5

De parkeerbehoefte van de ontwikkeling bedraagt 20,0 parkeerplaatsen. Het leegstaande kantoorpand heeft een parkeervraag van 10,5 parkeerplaatsen. Het planvoornemen leidt er toe dat er $20,0 - 10,5 = 9,5$ parkeerplaatsen extra moeten worden gerealiseerd. Rekening houdend met de drie bestaande parkeerplaatsen wordt de parkeereis voor de witgoedzaak na het salderen 12,5 parkeerplaatsen.

Het is toegestaan om van de 12,5 parkeerplaatsen vijf parkeerplaatsen af te wentelen op het openbaar gebied, onder voorwaarde dat de parkeerdruk in de directe omgeving op relevante momenten niet hoger wordt dan 85%. Het maatgevend moment voor de witgoedzaak is de zaterdagmiddag. Op dat moment zijn er binnen de loopafstand 50 parkeerplaatsen beschikbaar, de gemiddelde parkeerdruk is op dat moment 70%. Gemiddeld zijn er 35 parkeerplaatsen bezet. Wanneer 5 parkeerplaatsen extra worden bezet bedraagt de parkeerdruk daarom:

$$40 \text{ bezette parkeerplaatsen} / 50 \text{ beschikbare parkeerplaatsen} \times 100\% = 80\%$$

De parkeerdruk blijft daarmee onder de maximale parkeerdruk van 85%. In dit geval is het toegestaan om een korting door te voeren van maximaal vijf parkeerplaatsen. De parkeereis van het planvoornemen wordt daarmee $12,5 - 5 = 7,5$ parkeerplaats op eigen terrein. Aangezien er drie parkeerplaatsen al op eigen terrein aanwezig zijn, moeten er voor deze ontwikkeling afgerond vijf parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd worden. Vanwege de grootte van het perceel is dit geen probleem.

Rekenvoorbeeld 8: Leegstand centrum Asten (geen ruimte op eigen terrein)

De bibliotheek in het centrum van Asten is verhuisd naar een andere locatie. Het oude pand met een oppervlakte van 1.000 m² bvo staat al even leeg. Er zijn op eigen terrein geen parkeerplaatsen aanwezig. Een ontwikkelaar wil het pand transformeren naar een appartementencomplex met vijftien koopappartementen, tien appartementen met een oppervlakte van 60 m² en vijf appartementen van 80 m². De parkeerbehoefte van het appartementencomplex bedraagt:

Functie	Norm	Aantal	Normatieve parkeerbehoefte
Koop, appartement, < 75 m ² bvo	1,1	10	11,0
Koop, appartement, 75 - 100 m ² bvo	1,2	5	6,0
Waarvan aandeel bezoekers	0,1 per woning	15	1,5
Totale parkeerbehoefte (inclusief bewonersparkeerplaatsen)			17,0

Het leegstaande pand van de bibliotheek vraagt ook om een aantal parkeerplaatsen. Het gaat om:

Functie	Norm	Aantal	Normatieve parkeervraag
Bibliotheek	0,5 per 100 m ² bvo	1.000 m ² bvo	5,0

De parkeerbehoefte van de ontwikkeling bedraagt 17,0 parkeerplaatsen. Het leegstaande pand heeft een parkeervraag van 5,0 parkeerplaatsen. Het planvoornemen leidt er toe dat er $17,0 - 5,0 = 12,0$ parkeerplaatsen extra moeten worden gerealiseerd. Er zijn geen bestaande parkeerplaatsen om rekening mee te houden, de parkeereis bedraagt daarom 12,0 parkeerplaatsen.

Het is toegestaan om van de 12,0 parkeerplaatsen vijf af te wentelen op het openbaar gebied, onder voorwaarde dat de parkeerdruk in de directe omgeving op relevante momenten niet hoger wordt dan 85%. Het maatgevend moment voor wonen is een werkdagavond. Op dat moment zijn er binnen de loopafstand 30 parkeerplaatsen beschikbaar, de gemiddelde parkeerdruk is op dat moment 40%. Gemiddeld zijn er 12 parkeerplaatsen bezet. Wanneer vijf parkeerplaatsen extra worden bezet bedraagt de parkeerdruk daarom:

$$17 \text{ bezette parkeerplaatsen} / 30 \text{ beschikbare parkeerplaatsen} \times 100\% = 56\%$$

De parkeerdruk blijft daarmee onder de maximale parkeerdruk van 85%. In dit geval is het toegestaan om een korting door te voeren van maximaal vijf parkeerplaatsen. De parkeereis van het planvoornemen wordt daarmee $12,0 - 5 = 7,0$ parkeerplaats op eigen terrein. Aangezien er op eigen terrein en in de directe omgeving geen ruimte beschikbaar is voor het realiseren van parkeerplaatsen, kan de ontwikkelaar een beroep doen op het mobiliteitsfonds om de parkeereis af te kopen. Zie paragraaf 3.2 van de Nota Parkeernormen 'Maatwerk voor verplichting eigen terrein'.

Rekenvoorbeeld 9: Korting fietsnormen

In de rest bebouwde kom van Ommel wordt een bestaand kantoor zonder baliefunctie uitgebreid met 500 m² bvo. De parkeerbehoefte van deze ontwikkeling bedraagt:

Functie	Norm	Aantal	Normatieve parkeerbehoefte
Kantoor (zonder baliefunctie)	2,1 per 100 m ² bvo	500 m ² bvo	10,5

De ontwikkelaar stimuleert het gebruik van de fiets door een voor het personeel aantrekkelijke fietsregeling op te nemen in de arbeidsvoorwaarden. Bovendien voorziet het bouwplan in een oplaadpunt voor elektrische fietsen. Rekening houdend met de normen voor fietsparkeerplaatsen uit bijlage 6 van de Nota Parkeernormen geldt voor de ontwikkeling een fietsparkeerbehoefte van:

Functie	Norm	Aantal	Normatieve fietsparkeerbehoefte
Kantoor (zonder baliefunctie)	1,1 per 100 m ² bvo	500 m ² bvo	5,5

De fietsparkeereis voor de uitbreiding van dit kantoor bedraagt 6 fietsplekken. De ruimte voor deze fietsparkeerplaatsen neemt de ontwikkelaar zichtbaar mee in het bouwplan. Als gevolg van het stimuleren van fietsgebruik en het rekening houden met de fietsparkeernormen mag een korting op de parkeereis voor auto's worden doorgevoerd van 10%. De parkeereis wordt na aftrek van de korting afgerond 9 parkeerplaatsen:

$$10,5 \text{ parkeerplaatsen} - (10,5 \times 10\% \text{ korting}) = 9,45 \text{ parkeerplaatsen}$$