2023

Nota parkeernormen Laarbeek



Versie 2

19-4-2023

Concept versie 2 (april 2023)
Opdrachtgever: Gemeente Laarbeek
Afdeling Leefomgeving

1 Inhoud

1 Inleiding 2

1.1 Aanleiding 2

1.2 Doel 2

1.3 Uitgangspunten 2

2 Begrippen en Kaders 3

2.1 Begrippen 3

2.2 Technische kaders 3

2.3 Parkeerkencijfers en kencijfers verkeersgeneratie 3

3 Kwantiteitscriteria 5

3.1 Inleiding 5

3.2 Uitgangspunten uitwerking parkeernormen 5

3.3 Volgend parkeerbeleid 5

4 Maatwerk door ontheffing 7

4.1 Inleiding 7

4.2 Maatwerk voor de parkeereis 7

5 Hardheidsclausule en overgangsregeling 9

5.1 Inleiding 9

5.2 Hardheidsclausule 9

5.3 Overgangsregeling 9

Overzicht bijlagen

Bijlage 1: Parkeernormen per gebiedsprofiel
Bijlage 2: Aanwezigheidspercentages voor gecombineerd gebruik
Bijlage 3: Fietsparkeernormen
Bijlage 4: Meten parkeerdruk
Bijlage 5: Halen en brengen bij scholen
Bijlage 6: Maatvoering
Bijlage 7: Gebiedsindeling kern Mariahout
Bijlage 8: Gebiedsindeling kern Lieshout
Bijlage 9: Gebiedsindeling kern Aarle-Rixtel
Bijlage 10: Gebiedsindeling Donk
Bijlage 11: Gebiedsindeling Beek

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Verkeer vormt een belangrijk onderdeel van onze samenleving. Zonder auto's, fietsen, bussen en voetgangers zou de gemeente Laarbeek niet functioneren en staat de samenleving letterlijk en figuurlijk stil. Voor verkeer zijn wegen, fietspaden, trottoirs en parkeerplaatsen nodig. Over parkeren van auto's vindt vaak discussie plaats. Immers de ruimte in ons waardevolle natuurlandschap is een schaars goed, waarbij de belangen van wonen, werken, winkelen, recreëren, verkeer en parkeren op een goede manier moeten worden afgewogen. Daarbij moeten altijd keuzes worden gemaakt. De ruimte die aan parkeren wordt toegekend is gebaseerd op parkeernormen.

In november 2018 heeft het CROW de nieuwe parkeerkencijfers gepubliceerd (publicatie 381). De publicatie gaat in op parkeerkencijfers en kencijfers verkeersgeneratie. De parkeerkencijfers worden samengesteld uit CBS gegevens, literatuuronderzoek en praktijkervaringen van gemeenten, maar zijn gebaseerd op een gemiddelde situatie. Dat betekent dat in veel gemeenten maatwerk nodig is voor specifieke situaties.

1.2 Doel

De Parkeerbeleidsnota 2019 is niet meer actueel en vanwege voortschrijdend inzicht is deze nota parkeernormen 2023 opgesteld. De Nota Parkeernormen beoogd een toetsingskader te bieden voor het beoordelen van de parkeerprestatie binnen ruimtelijke plannen en ontwikkelingen in de gemeente Laarbeek.

1.3 Uitgangspunten

Om de ambitie waar te kunnen maken worden 2 uitgangspunten gedefinieerd: De doelgroepenbenadering en de BBBB-benadering (Beïnvloeden, Benutten, Beprijzen, Bouwen).

2 Begrippen en Kaders

2.1 Begrippen

Parkeernorm en parkeerbehoefte

Een (bouw)plan moet getoetst worden aan een parkeernorm wanneer er sprake is van nieuwbouw, van verbouw van een bestaand object of van een functieverandering.

Parkeernorm

Een parkeernorm is een getal waarmee de parkeerbehoefte wordt berekend. Ofwel: met een parkeernorm wordt een objectieve berekening gemaakt van het aantal parkeer-plaatsen bij een bepaalde functie van een gebouwde voorziening (woning, winkel, bedrijf, kantoor, etc).

Parkeerbehoefte

De parkeerbehoefte wordt bepaald door de parkeernorm te combineren met het aantal te realiseren woningen, winkeloppervlakte, etc. in het betreffende plan. Uit deze berekening volgt dan het aantal parkeerplaatsen dat het betreffende bouwplan nodig heeft.

2.2 Technische kaders

Naast juridische kaders, zijn er technische. Deze richten zich op de voorzieningen die nodig zijn om parkeren in goede 'banen' te geleiden. 'Banen' als hoeveelheid, toegankelijkheid en bereikbaarheid. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van publicaties van het Centrum voor Regelgeving en Ontwerp (CROW) in de grond-, Weg-, en waterbouw. Een nadere toelichting hierop volgt hieronder.

CROW

Het CROW houdt zich, naast haar andere taken, bezig met onderzoek en advies op het gebied rond voorzieningen voor verkeer. Haar bevindingen en adviezen zijn gebundeld in publicaties die de basis vormen voor besluitvorming op alle niveaus van ruimtelijke ordening en vormgeving. Voor deze nota is gebruik gemaakt van de volgende CROW-publicaties:

- 381 'Toekomstbestendig parkeren'
- 291 'Leidraad fietsparkeren',
- ASVV 2021 'Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom'

Om in te kunnen stemmen met een plan moet voldaan worden aan deze normen en richtlijnen.

2.3 Parkeerkencijfers en kencijfers verkeersgeneratie

De parkeerkencijfers en de kencijfers verkeersgeneratie van het CROW worden veel gebruikt. Beide staan in relatie tot elkaar. Het aantal voertuigen dat ergens aankomt bepaalt, in relatie tot de verblijfstijd, ook de parkeerbehoefte. Bij veel ontwikkelingen en plannen is zowel informatie gewenst over de hoeveelheid te verwachten verkeer, als over het benodigd aantal parkeerplaatsen. Daarom staan beide kencijfers per onderwerp bij elkaar.

De laatste jaren is er een verschuiving gaande van autobezit naar autogebruik (autodelen), het gebruik van verschillende vervoermiddelen voor een reis (fiets, openbaar vervoer en ov-fiets), betere parkeerverwijssystemen waardoor parkeerplaatsen en parkeergarages beter worden benut, enzovoort.

Een andere ontwikkeling is de groei van het aantal elektrische voertuigen en daarmee de groei van de vraag naar oplaadpunten in de openbare ruimte. Gemeenten die elektrisch rijden willen promoten, kunnen invloed uitoefenen met het aantal publiek-toegankelijke oplaadpunten.

Naast de kencijfers bevatten de publicaties ook aanvullende informatie over onder andere de status van de kencijfers, waar rekening mee gehouden moet worden bij de toepassing en enkele specifieke onderwerpen zoals:

- parkeerbalans;
- halen en brengen bij scholen;
- gehandicaptenparkeren.

3 Kwantiteitscriteria

3.1 Inleiding

Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet de nieuwe parkeerbehoefte berekend worden. Dit gebeurt door toepassing van de parkeernormen zoals deze vastgelegd zijn in deze nota. Door invulling te geven aan de parkeerbehoefte wordt voorkomen dat er parkeeroverlast ontstaat in het openbare gebied. De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor de invulling van de parkeerbehoefte en kan daar verschillende oplossingen voor bieden.

3.2 Uitgangspunten uitwerking parkeernormen

De parkeernormen zijn bepaald op basis van onderstaande uitgangspunten:

CROW

De parkeernormen in deze nota zijn gebaseerd op parkeerkencijfers van CROW-publicaties 381 'Toekomstbestendig parkeren' en 291 'Leidraad fietsparkeren'.
Maatvoering is gebaseerd op CROW-publicatie ASVV 2021.

Bandbreedte

De parkeerkencijfers van het CROW hebben een bandbreedte, minimaal en maximaal. Afhankelijk van de keuze centrum, rest bebouwde kom, buitengebied en de betreffende functie is een keuze gemaakt uit deze bandbreedte. Daarmee wordt een betere aansluiting gevonden bij de dagelijkse praktijk en de kenmerken van een gebied.

Parkeernormen per gebiedsprofiel

Het is belangrijk dat parkeernormen goed passen bij het gebied.
In de CROW-publicatie wordt onderscheid gemaakt in de volgende gebieden:

- Centrum
- Schil/overloopgebied
- Rest bebouwde kom
- Buitengebied.

De parkeernormen per gebiedsprofiel zijn uitgewerkt in bijlage 1. De belangrijkste functies zijn opgenomen. Wanneer bepaalde functies niet in deze bijlage zijn opgenomen wordt in dat geval door de gemeente een norm bepaald op basis van de CROW-parkeerkencijfers. De diverse gebieden zijn aangegeven op een vijftal tekeningen die als bijlage zijn toegevoegd. Er wordt gewerkt met bandbreedtes in de CROW-publicatie. In beginsel wordt voor de diverse functies het gemiddelde gehanteerd.

3.3 Volgend parkeerbeleid

De gemeente Laarbeek heeft een volgend parkeerbeleid. Dit betekent dat de huidige situatie als gegeven wordt beschouwd. Het oplossen van bestaande parkeerproblemen wordt niet bij de initiatiefnemer neergelegd. De initiatiefnemer is alleen verantwoordelijk voor het oplossen van de parkeerbehoefte die horen bij zijn ruimtelijke plan.
Bij het bepalen van de parkeerbehoefte kan gekozen worden uit een minimale of maximale grens. In het verleden heeft Laarbeek gekozen voor de maximale grens. Echter vanuit wensen vanuit duurzaamheid en klimaatbeleid kiezen we nu het gemiddelde.

Ook de mobiliteitstransitie en het stimuleren van openbaar vervoer en de fiets zijn goede argumenten om niet meer te kiezen voor de maximale cijfers.
Op afstanden van 5 tot 7 kilometer is de fiets een goed alternatief voor de auto. Binnen Laarbeek biedt dit zeker mogelijkheden. Om het fietsgebruik te stimuleren dienen hoogwaardige fietsroutes gerealiseerd te worden. Daarom zijn in de Bereikbaarheidsagenda de volgende snelfietsroutes opgenomen:

- Gemert – Eindhoven
- Gemert – Helmond
- Snelfietsroute langs het Wilhelminakanaal.

Vervoersmanagement is het stimuleren van bedrijven om werknemers op andere wijzen te laten forenzen dan individueel met de auto en dan met name door het combineren van reizigers in vervoersmiddelen. Hierdoor daalt onder andere het gebruik van de auto en de hoeveelheid geparkeerde auto's. Maatregelen als carpoolen, (collectief)bedrijfsvervoer en telewerken liggen in de lijn van vervoersmanagement.

4 Maatwerk door ontheffing

4.1 Inleiding

Het college heeft de mogelijkheid om maatwerk mogelijk te maken door ontheffing te verlenen van de parkeereis. Niet alleen de bouwverordening biedt deze mogelijkheid, ook in bestemmingsplannen komt dit voor. Door het toepassen van maatwerk kan nauwkeuriger gekeken worden naar de werkelijke parkeerbehoefte en worden alternatieve oplossingen voor het parkeren (denk aan innovatieve oplossingen) mogelijk. Dit maatwerk zijn de nadere regels waaraan voldaan moet worden om een ontheffing te kunnen verlenen. Niettemin blijft dit een bevoegdheid van het college en geen verplichting.

4.2 Maatwerk voor de parkeereis

In deze paragraaf wordt beschreven hoe het college ontheffing kan verlenen van het aantal parkeerplaatsen dat gerealiseerd moet worden.

Ruimtelijke ontwikkelingen met geringe toename parkeerdruk (< 1,5 parkeerplaats)

Indien de rekenkundige waarde van de parkeerbehoefte voor afronding minder dan 1,5 bedraagt wordt ontheffing verleend van de parkeereis.

Korting bij inbreidingslocaties

Op verschillende plekken in de gemeente worden oude gebouwen gesloopt en vinden nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen plaats. In sommige gevallen is genoeg parkeerruimte aanwezig in de bestaande openbare ruimte. Door gebruik te maken van deze bestaande parkeerruimte blijft er meer ruimte op eigen terrein over om een bijdrage te leveren aan groen en water. Ruimtelijke ontwikkelingen die hier een bijdrage aan leveren mogen daarom gebruik maken van de bestaande parkeercapaciteit in de openbare ruimte met een maximum van 50% van de parkeereis. Voorwaarde is dat de parkeerdruk inclusief de ruimtelijke ontwikkeling niet boven de 80% uitkomt. Daarnaast moet de oppervlakte die anders voor parkeren ingezet zou worden nu ingezet worden voor de functies groen en/of water zodat voor groen en water de normen in ieder geval gehaald worden.

Korting door stimuleren gebruik fiets, openbaar vervoer of andere mobiliteit

Laarbeek wil het gebruik van andere modaliteiten (vervoersmogelijkheden) dan de auto stimuleren. Dit zorgt voor een lagere parkeerbehoefte, eenvoudigweg doordat minder mensen met de auto komen. Te denken valt hierbij aan een mobiliteitsplan voor de medewerkers van een bedrijf of organisatie waaruit blijkt dat duurzaam is geregeld dat de medewerkers gebruik maken van andere vervoersmogelijkheden dan de auto, bijvoorbeeld B-riders (programma dat fietsgebruik stimuleert) of een bedrijfsbus waarmee meerdere werknemers reizen. Of denk aan een initiatief waarbij de ontwikkelaar van woningen zorgt voor een aantal deelauto’s, waardoor minder autobezit bevorderd wordt. Bij het stimuleren van fietsgebruik hoort wel dat er voldoende ruimte is voor het fietsparkeren. De eisen rondom fietsparkeren zijn opgenomen in bijlage 6. De korting die gegeven wordt is maximaal 10% en afhankelijk van de onderbouwing van de initiatiefnemer. De korting wordt door de gemeente bepaald en is voor de modaliteit fietsen niet van toepassing op de functie “wonen”.

Meerdere kortingen toepassen

Een initiatiefnemer mag meerdere kortingen toepassen. Op die manier wordt er een betere aansluiting gemaakt met de werkelijke parkeerbehoefte en de doelen die we met deze parkeernota willen nastreven.

5 Hardheidsclausule en overgangsregeling

5.1 Inleiding

In deze nota is geprobeerd mogelijkheden voor maatwerkoplossingen te bieden. Toch kan het zijn dat er ontwikkelingen zijn waar nu nog geen zicht op is. Daarvoor willen we een oplossing bieden. Daarnaast moet voor plannen, die ingediend zijn voordat deze nota van kracht wordt, aangegeven worden hoe daarmee omgegaan wordt.

5.2 Hardheidsclausule

Het college handelt overeenkomstig de "Nota Parkeernormen Laarbeek 2023", tenzij dat voor een of meer belanghebbenden gevolgen zou hebben die wegens bijzondere omstandigheden onevenredig zijn in verhouding tot de met deze beleidsregel te dienen doelen. Bovendien dient de toepassing van de hardheidsclausule zo beperkt mogelijk te worden gehouden en een algemeen belang te dienen. Hiermee wordt gebruik gemaakt van de afwijkingsbevoegdheid zoals deze is geregeld in artikel 4:84 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb).

5.3 Overgangsregeling

De Nota Parkeernormen Laarbeek 2023 treedt in werking nadat deze is vastgesteld door de raad en is gepubliceerd. Voor bestaande bouwinitiatieven is een overgangsregeling van toepassing.
Deze houdt in dat deze nota niet van toepassing is op:

- Een bouwinitiatief ten aanzien waarvan vóór de inwerkingtreding van deze nota een aanvraag om een omgevingsvergunning is ingediend en nog niet is verleend. Hierop blijft de Parkeerbeleidsnota Laarbeek 2019 van toepassing tenzij de Nota Parkeernormen 2023 leidt tot een lagere parkeereis. De initiatiefnemer mag dan ook gebruik maken van de nieuwe nota.
- Een vooroverlegplan (bijv. principeverzoek) dat voor de inwerkingtreding van deze nota is ingediend, mits het betreffende vooroverlegplan met name naar aard, inhoud en haalbaarheid, redelijkerwijs kan leiden tot verlening van een omgevingsvergunning en mits ten aanzien van het gehele vooroverlegplan binnen een jaar na de publicatiedatum van deze nota een aanvraag om een omgevingsvergunning is ingediend. Hierop blijft de Parkeerbeleidsnota Laarbeek 2019 alleen van toepassing indien de aanvraag om een omgevingsvergunning binnen dat jaar is ingediend tenzij de Nota Parkeernormen 2023 leidt tot een lagere parkeereis. De initiatiefnemer mag dan ook gebruik maken van de nieuwe nota.
- Een bouwinitiatief ten aanzien waarvan in een overeenkomst, die is afgesloten vóór inwerkingtreding van deze nota, tussen initiatiefnemer en de gemeente is bepaald dat op de realisering een andere in die overeenkomst bepaalde normering van toepassing is.

Overzicht bijlagen

Bijlage 1: Parkeernormen per gebiedsprofiel
Bijlage 2: Aanwezigheidspercentages voor gecombineerd gebruik
Bijlage 3: Afmetingen parkeerplaatsen
Bijlage 4: Halen en brengen bij scholen
Bijlage 5: Meten parkeerdruk
Bijlage 6: Fietsparkeernormen
Bijlage 7: Gebiedsindeling kern Mariahout
Bijlage 8: Gebiedsindeling kern Lieshout
Bijlage 9: Gebiedsindeling kern Aarle-Rixtel
Bijlage 10: Gebiedsindeling Donk
Bijlage 11: Gebiedsindeling Beek

Bijlage 1 Parkeernormen per gebiedsprofiel

Parkeernormen functie Wonen

Norm per woning	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel Bezoekers	Aandeel laadpunten
Koop, vrijstaand	1,8	2,1	2,3	2,4	0,3 pp per woning	1,25%
Koop, twee-onder-een-kap	1,7	2,0	2,2	2,2		1,25%
Koop, tussen/hoek	1,5	1,8	2,0	2,0		0,4%
Koop, appartement duur	1,6	1,9	2,1	2,1		1,25%
Koop, appartement midden	1,4	1,7	1,9	1,9		0,4%
Koop, appartement goedkoop	1,3	1,4	1,6	1,6		0,1%
Huur, sociale sector	1,3	1,4	1,6	1,6		0,1%
Huur, vrije sector	1,5	1,8	2,0	2,0		0,4%
Huur, appartement duur	1,4	1,7	1,9	1,9		1,25%
Huur appartement midden/goedkoop	1,1	1,2	1,4	1,4		0,4%
Tiny house	1,2	1,2	1,2	1,2		1%
Aanleunwoning, serviceflat	1,05	1,1	1,2	1,2		0,1%
Kamerverhuur (per kamer)	0,25	0,25	0,25	0,25	0,2 pp per kamer	

Toelichting:
Aanleunwoning, serviceflat: woning die aangepast is voor ouderen of personen met een Fysieke of psychische beperking. Bijvoorbeeld groepswonen, vervangend tehuis.

Parkeernormen functie Werken

Werken (per 100m2 bvo*)	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel Bezoekers	Aandeel laadpunten
Kantoor (zonder baliefunctie)	1,85	2,35	2,55	2,55	5%	3%
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	2,45	2,95	3,55	3,55	20%	3%
Bedrijf arbeidsintensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	1,55	1,95	2,35	2,35	5%	3%
Bedrijf arbeidsextensief (loods, opslag, transportbedrijf)	0,65	0,85	1,05	1,05	5%	3%
Bedrijfsverzamelgebouw	1,35	1,75	1,95	1,95	-	3%

* bvo= bruto vloer oppervlakte

Toelichting:
Kantoor zonder baliefunctie: hier moet met name gedacht worden aan zakelijke dienstverlening en administratieve dienstverlening waar bezoekers nauwelijks komen.
Commerciële dienstverlening: kantoorfunctie met baliefunctie waar een duidelijke relatie ligt met klanten die het kantoor ter plekke bezoeken.
Bedrijfsverzamelgebouw: dit betreft een mix van kantoren (zonder balie) en bedrijvigheid waarbij het aandeel bezoekers laag is. Indien een groot aandeel bezoekers verwacht wordt is de functie commerciële dienstverlening meer passend.

Parkeernormen winkelen en boodschappen

Winkelen en boodschappen (per 100m2 bvo*)	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel Bezoekers	Aandeel laadpunten
Buurtsupermarkt bvo < 750m2	2,3	3,2	4,1	n.v.t	89%	1,25%
Fullservice supermarkt	3,85	4,95	5,9	n.v.t.	93%	1,25%
Grote supermarkt bvo > 2500m2	6,6	7,6	8,6	n.v.t.	84%	1,25%
Groothandel in levensmiddelen	n.v.t.	6,35	6,75	n.v.t.	80%	1,25%
Buurt- en dorpscentrum	n.v.t.	3,3	4,0	n.v.t.	72%	1,25%
Kringloopwinkel	n.v.t	1,25	1,95	2,25	89%	1,25%
Bruin- en witgoedzaken	4,05	6,15	8,15	9,25	92%	1,25%
Woonwarenhuis/woonwinkel	1,25	1,75	1,95	1,95	91%	1,25%
Meubel/Woonboulevard	n.v.t.	2,15	2,55	n.v.t.	93%	2,75%
Outletcentrum	n.v.t.	9,5	10,4	10,4	94%	2,75%
Bouwmarkt	n.v.t.	1,85	2,45	2,45	87%	1,25%
Tuincentrum inclusief buitenruimte bvo > 1250 m2	n.v.t.	2,35	2,65	2,85	89%	1,25%

* bvo= bruto vloer oppervlakte

Parkeernormen sport, cultuur en ontspanning

Sport, cultuur en ontspanning (per 100m2 bvo*)	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel Bezoekers	Aandeel laadpunten
Bibliotheek	0,45	0,75	1,15	1,35	97%	1,25%
Museum	0,6	0,8	1,1	n.v.t.	95%	2,75%
Bioscoop	3,2	8	11,2	13,7	94%	2,75%
Filmtheater/filmhuis	2,6	5,3	7,9	9,9	97%	2,75%
Theater/Schouwburg	7,4	8,0	9,8	12,0	87%	2,75%
Casino	5,7	6,1	6,5	8,0	86%	2,75%
Bowlingcentrum	1,6	2,3	2,8	2,8	89%	2,75%
Biljart/snookercentrum	0,85	1,15	1,35	1,75	87%	2,75%
Dansstudio	1,6	3,9	5,5	7,4	93%	1,25%
Fitnessstudio/sportschool	1,4	3,45	4,8	6,5	87%	1,25%
Fitnesscentrum bvo > 1500m2	1,7	4,5	6,3	7,4	90%	1,25%
Welnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)	n.v.t.	n.v.t.	9,3	10,3	99%	2,75%
Sauna/hammam	2,5	4,6	6,7	7,3	99%	2,75%
Sporthal	1,55	2,15	2,85	3,45	96%	2,75%
Sportzaal	1,15	1,95	2,85	3,55	94%	1,25%
Tennishal	0,3	0,4	0,5	0,5	87%	1,25%
Squashhal	1,6	2,4	2,7	3,2	84%	1,25%
Zwembad overdekt (per 100m2 bassin)	n.v.t.	10,7	11,5	13,3	97%	1,25%
Zwembad openlucht (per 100m2 bassin)	n.v.t.	10,1	12,0	15,8	99%	2,75%
Zwemparadijs	n.v.t.	n.v.t.	4,0	4,0.	99%	2,75%
Sportveld (per hectare netto terrein)	20,0	20,0	20,0	20,0	95%	2,75%
Indoor speeltuin	3,1	3,9	4,7	5,1	97%	2,75%

* bvo= bruto vloer oppervlakte

Parkeernormen horeca en (verblijfs)recreatie

Horeca en (verblijfs) recreatie (per 100m2 bvo*)	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel Bezoekers	Aandeel laadpunten
Camping (per standplaats)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1,2	90%	2,75%
Bungalowpark (per bungalow)	n.v.t.	n.v.t.	1,7	2,1	91%	2,75%
1⋆Hotel (per 10 kamers)	0,4	0,8	2,5	4,5	77%	2,75%
2⋆Hotel (per 10 kamers)	1,45	2,35	4,25	6,25	80%	2,75%
3⋆Hotel (per 10 kamers)	2,2	3,4	5,2	6,8	77%	2,75%
4⋆Hotel (per 10 kamers)	3,5	5,3	7,5	9,0	73%	2,75%
5⋆Hotel (per 10 kamers)	5,5	8,3	11,0	12,6	65%	2,75%
Café/Bar/Cafetaria	6,0	6,0	7,0	n.v.t.	90%	1,25%
Restaurant	11,0	11,0	15,0	n.v.t.	80%	1,25%
Discotheek	7,0	13,9	20,9	20,8	99%	1,25%
Evenementenhal	5,5	6,5	8,5	n.v.t.	98%	2,75%

* bvo= bruto vloer oppervlakte

Parkeernormen gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen

Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen (per 100m2 bvo*)	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel Bezoekers	Aandeel laadpunten
Huisartsenpraktijk (per behandelkamer)	2,25	2,75	3,25	3,25	57%	1,25%
Apotheek (per apotheek)	2,35	2,85	3,35	n.v.t.	45%	1,25%
Fysiotherapie praktijk (per behandelkamer)	1,35	1,65	1,95	1,95	57%	1,25%
Consultatiebureau (per behandelkamer)	1,45	1,75	2,05	2,15	50%	1,25%
Consultatiebureau voor ouderen (per behandelkamer)	1,3	1,6	2,0	2,2	38%	1,25%
Tandartsenpraktijk (per behandelkamer)	1,65	2,15	2,55	2,65	47%	1,25%
Gezondheidscentrum (per behandelkamer)	1,65	2,05	2,45	2,45	55%	1,25%
Ziekenhuis	1,5	1,7	1,9	2,0	29%	2,75%
Crematorium (per gelijktijdige plechtigheid)	n.v.t.	n.v.t.	30,1	30,1	99%	2,75%
Begraafplaats (per gelijktijdige plechtigheid)	n.v.t.	n.v.t.	31,6	31,6	97%	2,75%
Religiegebouw (per zitplaats)	0,15	0,15	0,15	n.v.t.	--	1,25%
Verpleegverzorgvoorziening (per wooneenheid)	0,6	0,6	0,6	n.v.t.	60%	2,75%

* bvo= bruto vloer oppervlakte

Parkeernormen onderwijs

Onderwijs (per 100m2 bvo*)	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel Bezoekers	Aandeel laadpunten
Kinderdagverblijf/crèche	1,0	1,2	1,4	1,5		2,75%
Basisonderwijs (per leslokaal)	0,75	0,75	0,75	0,75	**	2,75%
Middelbare school (per 100 leerlingen)	3,7	4,6	4,9	4,9	11%	2,75%
Avondonderwijs (per 10 studenten)	4,6	5,7	6,8	10,5	95%	2,75%

* bvo= bruto vloer oppervlakte

Toelichting:
Basisonderwijs: de grootste parkeer- en verkeersdruk bij basisscholen ontstaat door het brengen en halen van kinderen. Hiervoor is een speciale systematiek ontwikkeld waarmee dit berekend kan worden. Deze is verder uitgewerkt in bijlage 4.

Bijlage 2: Aanwezigheidspercentages voor gecombineerd gebruik

Onderstaande tabel is overgenomen uit het ASVV 2021[1] . Het geeft het percentage gebruikte parkeerplaatsen weer bij een bepaalde functie op een bepaald moment; het zogenaamde 'aanwezigheidspercentage'. De tabel moet als volgt worden gelezen. Als er bij de functie 'woningen bewoners' normatief 100 parkeerplaatsen moeten worden aangelegd, zijn er op een werkdag ochtend 50 in gebruik; op een werkdag middag 50, op een werkdagavond 90 etc.

	Werkdag overdag	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Woningen	50	60	100	80	60	80	70
Detailhandel	30	70	20	100	100	0	0
Kantoor	100	100	5	10	5	0	0
Bedrijven	100	100	5	10	5	0	0
Sociaal cultureel	10	40	100	100	60	90	25
Sociaal medisch	100	100	30	15	15	5	5
Ziekenhuis	85	100	40	50	25	40	40
Dagonderwijs	100	100	0	0	0	0	0
Avondonderwijs	0	0	100	100	0	0	0
Bibliotheek	30	70	100	70	75	0	0
Museum	20	45	0	0	100	0	90
Restaurant	30	40	90	95	70	100	40
Café	30	40	90	85	75	100	45
Bioscoop, theater	15	30	90	90	60	100	60
Sport	30	50	100	90	100	90	85

Tabel 4. Aanwezigheidspercentages voor verschillende periodes van de dag/week

De mogelijkheid tot dubbelgebruik berekent men door per functie per tijdstip de parkeerbehoefte uit te rekenen en vervolgens alle functies per tijdstip te sommeren. Het hoogste aantal benodigde parkeerplaatsen (gezien per tijdstip) bepaalt de werkelijke parkeerbehoefte.

Rekenvoorbeeld
In een gebied zijn de volgende functies aanwezig: woningen, detailhandel, kantoren, bedrijven en een sociaal cultureel centrum. Voor de berekening van de werkelijke parkeerbehoefte vul je per tijdstip de benodigde parkeerbehoefte in.

	Normatief	Werkdag overdag	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Woningen	100	50	60	100	90	60	60	70
Detailhandel	100	30	70	20	100	100	0	0
Kantoor	100	100	100	5	10	5	0	0
Bedrijven	100	100	100	5	10	5	0	0
Sociaal cultureel	100	10	40	100	100	60	90	25
Totaal	500	290	370	230	300	230	150	95

Tabel 5 Rekenvoorbeeld dubbelgebruik

Uit bovenstaand voorbeeld blijkt dat op een werkdag middag de hoogste behoefte aan parkeerplaatsen is. Deze is 370 parkeerplaatsen bij gecombineerd gebruik. Dubbelgebruik levert dus een voordeel op van 130 parkeerplaatsen.

[1] ASVV = publicatie van het CROW waarin aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen zijn opgenomen.

Bijlage 3: Afmetingen parkeervoorzieningen

Richtlijnen voor de afmetingen van parkeervoorzieningen zijn vastgelegd in de ASVV 2021. Hierin zijn 2 soorten afmetingen opgenomen:

1. De afmeting van de parkeerplaats(en);
2. De afmeting van de parkeerweg(en).

Parkeerplaats

In tabel 6 staat de minimale maatvoering voor personenauto's op of langs de weg of een parkeerterrein, gebaseerd op de ASVV 2021.

	Breedte	*Lengte*
Haaksparkeren of gestoken parkeren (60°, 45°, 30°)	2,50 meter	5,0 meter
Langsparkeren	2,0 meter	6,0 meter

tabel 6: maatvoering parkeerplaats voor personenauto

Met deze maatvoering wordt voldoende parkeercomfort geboden. Voor gehandicaptenparkeerplaatsen moeten breder worden uitgevoerd. Zonder vrije uitstapstrook moet de breedte 3,50 meter zijn, en met uitstapstrook 3,00 meter.

Parkeerweg

De breedte van de parkeerweg moet zodanig zijn dat een parkeermanoeuvre in één keer kan worden uitgevoerd zonder te steken. Als de parkeerhoek kleiner is, is er minder ruimte nodig. In tabel 7 is de minimale breedte van de parkeerweg aangegeven voor haaks parkeren en bij gestoken parkeren, gebaseerd op het ASVV 2012. Deze breedte geldt bij een minimale breedte van 2,50 meter (bij haaksparkeren) en 2,0 meter (bij langsparkeren). Indien een parkeervak breder wordt gemaakt kan de parkeerweg ook smaller worden.

	Breedte parkeerweg
Haaksparkeren of gestoken parkeren (60°, 45°, 30°)	6,0 meter
Langsparkeren	4,0 meter

tabel 7: maatvoering parkeerweg

Parkeergarages en parkeerterreinen

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

Bijlage 4: Halen en brengen bij scholen

Het met de auto halen en brengen van kinderen zorgt voor vraag naar parkeerruimte bij scholen, kinderdagverblijven en buitenschoolse opvang. Deze parkeervraag doet zich voor op vaste momenten van de dag. De auto's blijven slechts korte tijd bij de locatie staan, waardoor ze niet altijd even zorgvuldig worden geparkeerd. In sommige gevallen is dit een aanleiding voor klachten van omwonenden. Deze klachten zijn dikwijls te voorkomen door goede communicatie tussen de school, de ouders, de gemeente en omwonenden. Om te bepalen of er in de basis voldoende parkeerplaatsen zijn is een rekentool ontwikkeld door het CROW. Overigens is het niet zo dat het toevoegen van extra parkeerplaatsen de klachten oplost. Dit hangt samen met meerdere factoren waarvan gedrag een belangrijke factor is.

Rekentool halen en brengen bij scholen

Het totale aantal parkeerplaatsen voor halen en brengen kan met de volgende formules worden berekend:

groepen 1 t/m 3
aantal leerlingen x % leerlingen met auto gedeeld door 100 x 0,5 x 0,75

groepen 4 t/m 8
aantal leerlingen x % leerlingen met auto gedeeld door 100 x 0,25 x 0,85

kinderdagverblijf en buitenschoolse opvang
aantal leerlingen x % leerlingen met auto gedeeld door 100 x 0,25 x 0,75

Het percentage leerlingen dat wordt gebracht en gehaald ligt tussen de 1% en 60%. Dit is onder meer afhankelijk van stedelijkheidsgraad, stedelijke zone en de gemiddelde afstand naar school. Gemiddeld ligt het percentage op:
groepen 1 t/m 3: 30-60%
groepen 4 t/m 8: 5-40%
kinderdagverblijf en buitenschoolse opvang: 50-80%

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

Voorbeeld :
Een school heeft 420 leerlingen. 180 leerlingen zitten in de groepen 1 t/m 3. Hiervan wordt 30 % met de auto gebracht en gehaald. De overige 240 leerlingen zitten in de groepen 4 t/m 8. Hiervan wordt 10% gebracht en gehaald. Ingevuld in de rekenformules levert dit het volgende op:
180 x 30:100 x 0,5 x 0,75 = 20,25
+
240 x 10:100 x 0,25 x 0,85 =5,1

= 25,35. Dit betekent dat er 25 parkeerplaatsen nodig zijn voor het halen en brengen van de leerlingen van deze school..

Bijlage 5: Meten parkeerdruk

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

Afbakening gebied
In hoofdstuk 2.2 staat de loopafstand waarbinnen een oplossing voor het parkeren gevonden moet worden. De loopafstand wordt gemeten vanaf de eerste deur van een complex. Bij een woning is dat de voordeur, bij een kantorenpand de hoofdingang etc. In het gebied dat binnen de in 2.2 genoemde loopafstand valt, wordt de parkeerdruk gemeten.

Aantal parkeerplaatsen
Vervolgens wordt het aantal legale parkeerplaatsen en het aantal geparkeerde auto's geteld. Een legale plek is: Een parkeervak (uitgezonderd gehandicaptenparkeerplaatsen en gereserveerde plaatsen). Als er geen parkeervakken zijn, de straatlengte in meters gedeeld door zes meter (lengte parkeervak volgens bijlage 3). De straatlengte wordt gemeten tussen kruispunten, onderbrekingen (een plaats in een parkeerstrook voor bijv. een boom, speelplek, afvalcontainer of een uitrit). Ook mag vijf meter vanaf een bocht niet worden geparkeerd. Dit moet worden afgetrokken van de straatlengte. Indien de deling leidt tot een getal achter de komma, dan wordt het aantal plaatsen naar beneden afgerond, tenzij het getal achter de komma groter of gelijk is aan 8.

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

Tijdstippen van meting
Doordeweekse avond/nacht 23.00-01.00
Doordeweekse ochtend 10.00-12.00
Doordeweekse middag 13.00-15.00
Koopavond 18.00-20.00
Zaterdagmiddag 13.00-15.00
De doordeweekse tellingen geven een beeld van de "normale parkeerdruk"; de tellingen op koopavond en zaterdagmiddag geven een beeld van de tellingen tijdens de wekelijkse piekdrukte. De tellingen worden uitgevoerd buiten de vakantieperioden.

Parkeerdruk
Parkeerdruk bestaand = (het aantal geparkeerde auto's huidige situatie) / (het aantal legale parkeerplaatsen huidige situatie)
Parkeerdruk toekomst = (parkeerbehoefte nieuwe situatie)+(het aantal geparkeerde auto's huidige situatie) / (het aantal legale parkeerplaatsen huidige situatie).
De verschillende tijdstippen kunnen een verschillende parkeerdruk opleveren. Immers 's avonds kunnen de parkeerplaatsen anders gebruikt worden als overdag. Per tijdstip wordt de bestaande en toekomstige parkeerdruk bepaald.
De hoogste parkeerdruk die wordt gemeten op de aangegeven tijdstippen is maatgevend voor het bepalen of de parkeerdruk boven de 85% uitkomt. Dit betekent dat als op één van de gemeten tijdstippen de parkeerdruk boven de 85% uitkomt, er geen gebruik kan worden gemaakt van de restcapaciteit van de openbare weg.

Bijlage 6 Fietsparkeernormen

Om goed te kunnen beoordelen hoeveel fietsparkeervoorzieningen bij een functie horen worden bij voorkeur fietstellingen uitgevoerd. Dat geeft het beste beeld van de vraag naar deze voorzieningen. Helaas is dit soms, bijvoorbeeld in geval van nieuwbouw, lastig uit te voeren. In een dergelijke situatie kan met behulp van kencijfers het gewenste aantal fietsparkeerplaatsen berekend worden. Deze kencijfers zijn opgenomen in CROW, publicatie 381 "Toekomstbestendig parkeren" (2018). Laarbeek is een gemiddelde gemeente voor wat betreft fietsgebruik (volgens Kenniscentrum Fietsberaad – fietsgebruik per gemeente). Dit betekent dat de kencijfers zonder correctiefactor gebruikt kunnen worden. In deze bijlage zijn een aantal tabellen opgenomen waarbij het fietsparkeren voor de meest voorkomende functie is benoemd. Voor de overige functies wordt verwezen naar de publicatie van het CROW.

	Locatie	Norm	Per	Opmerking
Kantoor (personeel)	Centrum Rest bebouwde kom Buitengebied	1,7 1,2 0,7	100m2 bvo	Hoe meer gespecialiseerde functies, hoe lager het fietsgebruik. Ook de cultuur van de branche heeft invloed.
Kantoor (bezoekers)		5	Balie	Minimaal 10

Tabel 8: fietsparkeernormen kantoor

	Locatie	Norm	Per	Opmerking
Basisschool (leerlingen)	< 250 leerlingen 250 tot 500 leerlingen >500 leerlingen	4,3 5,0 6,2	10 leerlingen	Bij een groter verzorgingsgebied meer fietsen en ook meer auto's
Basisschool (personeel)		0,45	10 leerlingen	
Middelbare school (leerlingen)		14	100 m2 bvo	Grote aantallen
Middelbare school (personeel)	Centrum Rest bebouwde kom	0,6 0,4	100 m2 bvo	

Tabel 9: fietsparkeernormen school

	Locatie	Norm	Per	Opmerking
Restaurant (eenvoudig)	Binnen de bebouwde kom Buiten de bebouwde kom	18 15	100 m2 bvo	Bijv. pannenkoekenhuis. Terras meetellen.
Restaurant (luxe)		4	100 m2 bvo	

Tabel 10: fietsparkeernormen restaurant

	Locatie	Norm	Per	Opmerking
Winkelcentrum	Binnen de bebouwde kom	2,7	100 m2 bvo	
Supermarkt	Binnen de bebouwde kom	2,9	100 m2 bvo	
Bouwmarkt	Binnen de bebouwde kom	0,25	100 m2 bvo	
Tuincentrum	Binnen de bebouwde kom Buiten de bebouwde kom	0,4 0,1	100 m2 bvo	Vaak voldoende ruimte voor fietsparkeerplekken en evt. uitbreidingen

Tabel 11: fietsparkeernormen winkelen en boodschappen