Nota parkeernormen 2025

Gemeente Eersel

GEEF DE RUIMTE AAN MAATWERKOPLOSSINGEN IN EERSEL





ACCENT adviseurs

VAN DE FYSIEKE LEEFOMGEVING

Colofon

Titel:	**Nota parkeernormen 2025** Gemeente Eersel
Auteur(s):	Bram Louwers en Rick van Soest
Opdrachtgever:	Gemeente Eersel
Projectnaam:	Parkeerbeleidsplan Eersel
Projectnummer:	24034
Datum:	30 januari 2025
Status:	Concept

Contactadres:
Luchthavenweg 13E
5657 EA Eindhoven

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

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

ACCENT adviseurs
VAN DE FYSIEKE LEEFOMGEVING

Inhoudsopgave

1. Inleiding 4
- 1.1 Aanleiding 4
- 1.2 Doelstelling 4
- 1.3 Wat is een parkeernorm? 5
- 1.4 Juridische positie van parkeernormen 5
- 1.5 Leeswijzer 5

2. Parkeernormen 7
- 2.1 Uitgangspunten parkeernormen 7
- 2.2 Gebiedsindeling 8
- 2.3 Normen 9
- 2.4 Parkeervoorzieningen bij woningen 11
- 2.5 Dubbelgebruik 11
- 2.6 Uitvoeringsregels 13
- 2.7 Bijzondere gebieden 15

3. Maatwerk voor parkeernormen 18
- 3.1 Mobiliteitscorrectie 18
- 3.2 Maatwerk voor verplichting eigen terrein 20
- 3.3 Parkeerdruk meten 21
- 3.4 Ontheffing van de norm 22
- 3.5 Overgangsregeling 22

Bijlagen 24
- Bijlage 1 — Rekenmethode parkeerbalans 25
- Bijlage 2 — Parkeernormen voorzieningen 29
- Bijlage 3 — Maatvoering parkeerplaatsen en parkeerwegen 37
- Bijlage 4 — Loopafstanden 39
- Bijlage 5 — Parkeerdruk berekenen 40

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Eersel heeft in 2014 het parkeerbeleidsplan vastgesteld waarin de parkeernormen zijn opgenomen. Inmiddels zijn er nieuwe landelijke parkeernormen van het CROW beschikbaar.

Daarnaast blijkt in de praktijk dat sommige beoogde ontwikkelingen geen doorgang kunnen vinden als gevolg van de huidige parkeernormen. Initiatieven voor ontwikkelingen vragen om maatwerk. Het huidige beleid van de gemeente Eersel biedt daar onvoldoende handvatten voor. Die handvatten zijn gewenst.

De gemeente Eersel heeft daarom de wens uitgesproken voor een nieuw beleidsdocument: een parkeerbeleidsplan met realistische en actuele parkeernormen, met ruimte voor de nodige flexibiliteit. Parkeernormen waren in het oude parkeerbeleidsplan opgenomen. Vanwege de juridische verankering en eenvoudiger actualisatie is nu voorliggende separate 'Nota parkeernormen 2025' opgesteld. Het beleid is beschreven in het parkeerbeleidsplan.

1.2 Doelstelling

Doelstelling van deze nota is het bieden van een toetsingskader voor het bepalen van de parkeerbehoefte van ruimtelijke plannen en ontwikkelingen in de gemeente Eersel, waarmee ook de bereikbaarheid en leefbaarheid gewaarborgd worden. Met behulp van dit toetsingskader moet worden voorkomen dat als gevolg van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen parkeerproblemen in de openbare ruimte ontstaan.

1.3 Wat is een parkeernorm?

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

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

1.4 Juridische positie van parkeernormen

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

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

1.5 Leeswijzer

Hoofdstuk twee beschrijft de uitgangspunten en de parkeernormen voor nieuwe ontwikkelingen in de gemeente en hoofdstuk drie beschrijft maatwerkoplossingen om de parkeereis van een ontwikkelingen te verlagen.



ACCENT
adviseurs
VAN DE FYSIEKE
LEEFOMGEVING

2. Parkeernormen

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

2.1 Uitgangspunten parkeernormen

De parkeernormen zijn geformuleerd op basis van onderstaande uitgangspunten:

Parkeren op eigen terrein
Bij een ruimtelijke ontwikkeling wordt de parkeervraag in basis op eigen terrein gerealiseerd of, bij grootschaligere ontwikkelingen, binnen het plangebied. Bezoekersparkeerplaatsen moeten openbaar toegankelijk zijn.

CROW

De parkeernormen zijn gebaseerd op parkeerkencijfers van het CROW, publicatie 744 'Parkeerkencijfers – basis voor parkeernormering', 2024. Wanneer het CROW de parkeerkencijfers actualiseert wordt de nota parkeernormen hierop aangepast.

Stedelijkheidsgraad

De parkeerkencijfers van het CROW maken onderscheid naar stedelijkheidsgraad. Deze is voor de gemeente Eersel 'weinig stedelijk', op basis van de demografische kencijfers van het CBS per gemeente.

2.2 Gebiedsindeling

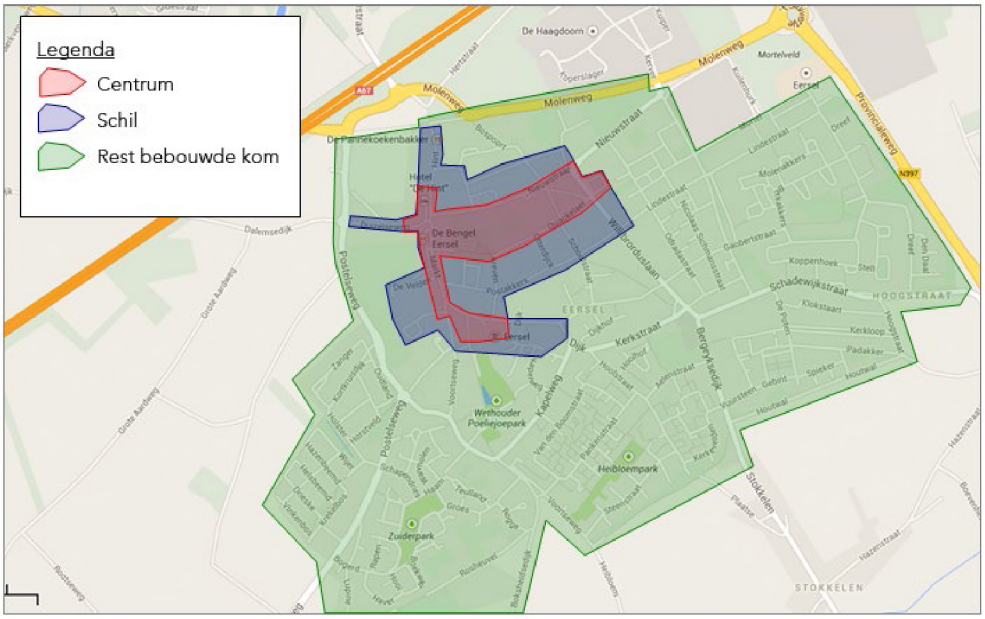
Afhankelijk van het deelgebied van de gemeente is de parkeernorm hoger of lager. Het CROW onderscheidt de volgende gebieden:

- centrum
- schil centrum
- rest bebouwde kom
- buitengebied

Onderstaand zijn de deelgebieden in de kernen van Eersel weergegeven. Alles buiten de kernen valt onder buitengebied, met uitzondering van de bedrijventerreinen en de recreatiegebieden. Hiervoor is apart beleid geformuleerd, vanwege de specifieke parkeervraag.

Eersel

In Eersel is een gebied ´centrum´ en ´schil´ benoemd, omdat hier sprake is van centrumfuncties en een blauwe zone. De gebieden zijn weergegeven in figuur 1.



Figuur 1: gebiedsindeling parkeernormen Eersel

Duizel, Knegsel, Steensel, Vessem en Wintelre

In de resterende kernen is er alleen sprake van gespreide functies. Het heeft geen meerwaarde hier onderscheid in de parkeernormen aan te brengen. Het autobezit in de gehele kern is vergelijkbaar. Voor deze vier kernen wordt daarom uitgegaan van de parkeernorm 'rest bebouwde kom'.

2.3 Normen

De parkeerkencijfers van het CROW geven een bandbreedte aan, die ruimte biedt voor maatwerk aan de betreffende ontwikkelingen. Eersel kiest ervoor om voor voorzieningen deze bandbreedte ook aan te houden en niet een vast getal voor de verschillende functies vast te leggen, met uitzondering voor de functie 'wonen'. Daarvoor is een vaste parkeernorm benoemd, binnen de bandbreedte van de landelijke CROW-richtlijn. De gemeentelijke parkeernormen voor woningen zijn opgenomen in Tabel 1.

Rekenvoorbeeld

Als in het gebied "rest bebouwde kom" plannen zijn voor de realisatie van 4 vrijstaande woningen, dan zijn daar 4 x 2,3 = 9,2 parkeerplaatsen voor nodig, waarvan 0,8 parkeerplaatsen voor bezoekers zijn. Deze parkeerplaatsen kunnen voor een deel op eigen terrein liggen. Bijvoorbeeld een garage met enkele oprit geldt dan als 1 parkeerplaats.

In bijlage 1 is de rekenwijze om te komen tot een parkeerbalans opgenomen. De normen voor voorzieningen zijn opgenomen in bijlage 2.

Parkeernormen voor woningentypen

In Tabel 1 zijn de parkeernormen voor de verschillende woningentypen opgenomen, deze zijn inclusief kencijfers voor bezoekersparkeren. Het CROW kent geen parkeerkencijfers voor de huisvesting van arbeidsmigranten. De woonvorm van deze groep kent een sterke variatie. Daarom is het bepalen van de parkeervraag voor dit woningtype maatwerk.

Woning	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Koop, vrijstaand	1,75	2,05	2,3	2,5
Koop, twee-onder-een-kap	1,65	1,95	2,2	2,3
Koop, tussen/hoek	1,45	1,75	2,1	2,2
Koop, appartement, > 100 m² bvo	1,55	1,85	2,1	2,2
Koop, appartement, 75 - 100 m² bvo	1,35	1,55	1,7	1,7
Koop, appartement, < 75 m² bvo	1,25	1,35	1,6	1,7
Huur, vrije sector	1,25	1,55	1,7	1,8
Huur, sociale huur	1,05	1,15	1,4	1,5
Huur, appartement, vrije sector, > 100 m² bvo	1,25	1,55	1,7	1,7
Huur, appartement, vrije sector, 75 - 100 m² bvo	0,95	1,05	1,3	1,4
Huur, appartement, vrije sector, < 75 m² bvo	0,85	0,95	1,2	1,3
Huur, appartement, sociale huur, > 100 m2 bvo	0,95	1,05	1,3	1,4
Huur, appartement, sociale huur, 75-100 m2 bvo	0,85	0,95	1,2	1,3
Huur, appartement, sociale huur, < 75 m2 bvo	0,75	0,85	1,1	1,2
Huur, appartement, sociale huur of vrije sector,< 30 m2 bvo	0,55	0,65	0,7	0,8
Kamerverhuur, studenten, niet-zelfstandig	0,25	0,45	0,5	0,7
Aanleunwoning, serviceflat (zelfstandige woning met beperkte zorgvoorzieningen)	0,95	0,95	1,1	1,2
Kleine eenpersoonswoning (Tiny house, meestal grondgebonden)	0,55	0,65	0,7	0,8
Bezoekersaandeel (al verwerkt in parkeernorm)	**0,15**	**0,15**	**0,2**	**0,3**

Tabel 1: parkeernormen wonen, inclusief bezoekersparkeren

2.4 Parkeervoorzieningen bij woningen

Bij ruimtelijke ontwikkelingen is parkeren op eigen terrein of binnen het plangebied het uitgangspunt. Bij woningbouwprojecten worden deze vaak in de vorm van een oprit of garage gerealiseerd. Daarmee zijn in theorie voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig. In de praktijk blijkt echter dat deze parkeervoorzieningen niet altijd worden gebruikt voor het parkeren van een voertuig, maar bijvoorbeeld als opslagruimte. Gevolg is dat auto's toch regelmatig op de openbare weg parkeren. Bij de toetsing moet dit worden meegenomen. De gemeente Eersel hanteert enkele rekenwaardes conform de landelijke richtlijnen van het CROW. Deze zijn opgenomen in Tabel 2.

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

Tabel 2: berekeningsaantallen parkeervoorzieningen bij woningen

2.5 Dubbelgebruik

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

Met dubbelgebruik mag alleen rekening worden gehouden wanneer de parkeerplaatsen vrij toegankelijk zijn voor alle mogelijke parkeerders. Zo kan een oprit bij een woning niet mee worden geteld voor dubbelgebruik. In Tabel 3 zijn de aanwezigheidspercentages van het CROW opgenomen voor de verschillende functies en voor de verschillende momenten.

	Werkdagochtend	Werkdagmiddag	Werkdagavond	Werkdagnacht	Koopavond	Vrijdagmiddag	Vrijdagavond	Zaterdagmiddag	Zaterdagavond	Zondagmiddag
Woningen bewoners	60%	60%	90%	100%	80%	70%	70%	75%	80%	75%
Woningen bezoekers	40%	50%	75%	0%	70%	60%	100%	100%	100%	90%
Kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	0%	5%	60%	0%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	100%	5%	0%	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	60%	60%	100%	0%	60%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	60%	70%	100%	0%	0%
Supermarkt	50%	60%	40%	0%	80%	80%	80%	100%	40%	60%
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	100%	40%	100%	100%	100%	75%
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	50%	25%	50%	100%	25%	100%
Bioscoop/theater/ podium etc.	5%	40%	50%	0%	50%	40%	100%	40%	100%	40%
Sociaal medisch: arts/ therapeut/ consultatiebureau	100%	100%	10%	0%	10%	75%	0%	0%	0%	0%
Verpleeghuis/ verzorgingstehuis	100%	100%	50%	25%	50%	100%	50%	100%	100%	100%
Ziekenhuis: patiënten inclusief bezoekers	100%	100%	40%	5%	40%	100%	40%	40%	40%	40%
Ziekenhuis medewerkers	100%	100%	40%	10%	40%	100%	40%	20%	20%	20%
Restaurant	30%	40%	80%	0%	80%	60%	90%	70%	100%	40%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	100%	0%	100%	0%	0%	0%

Tabel 3: aanwezigheidspercentages

2.6 Uitvoeringsregels

Op basis van de tabellen met parkeernormen in bijlage 2 wordt per ontwikkeling of bouwplan de parkeereis berekend. De parkeereis is het totaal aan parkeerplaatsen dat de aanvrager minimaal moet realiseren, waarbij rekening is gehouden met:

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

De volgende uitvoeringsregels zijn van toepassing:

Bezoekersparkeren

De parkeernormen zijn inclusief het bezoekersparkeren. Parkeerplaatsen voor bezoekers dienen openbaar toegankelijk te zijn.

Afronding

De (som van de) berekende parkeereis wordt in hele getallen naar boven afgerond.

Maatvoering parkeerplaatsen

Naast het aanleggen van voldoende parkeerplaatsen is ook de maatvoering van parkeerplaatsen belangrijk om de beschikbare parkeerplaatsen goed te kunnen gebruiken. In bijlage 3 staan de minimale maten voor nieuwe parkeerplaatsen en parkeerwegen voor personenauto's.

Salderen

Bij een functiewijziging blijft een gebouw staan, maar krijgt het een andere functie. In dat geval kan worden afgeweken van de parkeernorm op eigen terrein, als de parkeervraag die bij de nieuwe functie hoort, lager dan of gelijk is aan de parkeervraag van de oude functie op basis van de parkeernorm die gold bij de bouwaanvraag. In dat geval hoeven er geen extra parkeerplaatsen te worden gerealiseerd.

Als de norm voor de nieuwe functie hoger is, moet het verschil aan parkeerplaatsen tussen de nieuwe parkeereis en de bestaande, aan de oude functie toe te wijzen, parkeerplaatsen extra worden aangelegd. Hierbij wordt uitgegaan dat het huidige aantal parkeerplaatsen gehandhaafd blijft. Dus wanneer bij de nieuwe ontwikkeling bestaande parkeerplaatsen komen te vervallen, moeten deze door de initiatiefnemer gecompenseerd worden.

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

Functie onbekend

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

Inzet parkeercapaciteit

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

Bruto vloeroppervlak

Voor diverse functies wordt bruto vloeroppervlakte (bvo) gehanteerd. Dit geldt ook voor een aantal woonfuncties. De NEN 2580 ‘Oppervlakten en inhouden van gebouwen - Termen, definities en bepalingsmethoden’ beschrijft de werkwijze voor het bepalen van bruto vloeroppervlakte. In de kencijfers is uitgegaan van reguliere situaties met een standaardverhouding.

2.7 Bijzondere gebieden

Er zijn vier typen bijzondere gebieden onderscheiden; recreatievoorzieningen, sportvoorzieningen, de bedrijventerreinen en de scholen. Hiervoor worden de normen van het CROW als vertrekpunt gehanteerd. De bandbreedtes zijn echter groot, vanwege de diversiteit en de mogelijkheid om maatwerk te leveren. De normen gelden derhalve als indicatie. Lokale problemen moeten lokaal worden opgelost, maatwerk is noodzakelijk. Overigens accepteert de gemeente het risico dat op piekmomenten enige overlast kan worden ervaren.

Recreatievoorzieningen

Binnen de gemeente zijn een aantal recreatievoorzieningen gelegen. Hier heerst op piekmomenten een flinke parkeerdruk. Parkeren door bezoekers leidt af en toe tot overlast in de omgeving. De gemeente stimuleert recreatie en toerisme en is bereid medewerking te verlenen aan (tijdelijke) uitbreiding van de bestaande parkeercapaciteit. Uitgangspunt is dat dit in overleg gebeurt en dat de hinder voor omwonenden wordt beperkt, zowel in de huidige situatie als in de toekomstige situatie.

Piekdruktes in het parkeren komen bij alle recreatiegebieden voor. De daadwerkelijke overlast en de beleving daarvan zijn vaak verschillend. Acceptatie is vaak hoger, maar dat doet niets af aan het feit dat de verkeersveiligheid en bereikbaarheid voor hulpdiensten juist van belang zijn op de piekmomenten.

Sportvelden

Hiervoor geldt hetzelfde als voor de recreatievoorzieningen. De parkeernormen van het CROW zijn vertrekpunt en op basis van daadwerkelijk parkeergedrag wordt hierop geanticipeerd. Ook bij de sportvelden geldt dat piekdruktes voor kunnen komen en deze geaccepteerd worden als deze in aantal en omvang beperkt blijven.

Bedrijventerreinen

Op de bedrijventerreinen dient het parkeren in principe op particulier terrein opgelost te worden. Dat geldt voor vrachtwagens en voor personenauto's (personeel en bezoekers). Daar waar openbare parkeerplaatsen beschikbaar zijn, kunnen deze gebruikt worden. Hierbij kunnen plaatsen niet gereserveerd of 'geclaimd' worden.

De overige parkeerbehoefte dient het betreffende bedrijf op eigen terrein op te lossen. Dit geldt ook als het bedrijf wil uitbreiden. De bebouwde oppervlakte van de kavel wordt dan groter, wat ten koste kan

gaan van de parkeercapaciteit. De gemeente blijft echter bewaken dat parkeren op straat niet leidt tot overlast en verkeersonveiligheid. Handhaving is een instrument dat kan worden ingezet om parkeren op eigen terrein te controleren en af te dwingen.

Bij een aanvraag voor een verbouwing of uitbreiding dient aanvrager aan te tonen dat in de parkeerbehoefte wordt voorzien. Dit geldt ook als de verbouwing of uitbreiding betekent dat de parkeervraag toeneemt. De gemeente toetst dit aan de parkeernormen van bijlage 2. Als de netto extra parkeervraag 1,5 of lager is, wordt deze kwijtgescholden.

Scholen

Rondom (basis-)scholen is door brengen en halen van kinderen vaak sprake van een grote parkeervraag. De vraag speelt een aantal keren per dag en is van korte duur. De gemeente zet in de Verkeersvisie in op zo min mogelijk autogebruik voor halen en brengen. Echter, dient er wel te worden voorzien in parkeerplaatsen om de verkeersveiligheid te kunnen garanderen en halen en brengen mogelijk te maken (ook met de auto). Bij de scholen faciliteert de gemeente een kiss & ride strook, op initiatief van de scholen. De parkeerbehoefte wordt afgestemd op de parkeernorm, met als uitgangspunt dat dubbelgebruik met bewonersparkeren plaatsvindt.



ACCENT
adviseurs
VAN DE FYSIEKE
LEEFOMGEVING

3. Maatwerk voor parkeernormen

De gemeente Eersel conformeert zich aan de nota parkeernormen. Echter, om maatwerk mogelijk te maken kan het college ruimte bieden voor afwijken van de parkeereis. 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. In deze regels wordt aangegeven in welke gevallen maatwerk kan worden verleend voor de parkeereis of de verplichting deze op eigen terrein te realiseren.

3.1 Mobiliteitscorrectie

3.1.1 Inzet deelauto

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

Reductiefactor

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

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

Tabel 4: reductiefactor en plafond per gebiedsindeling

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

Borging

Voor deze mobiliteitscorrectie is borging van een deelauto een vereiste. Bij de inzet van deelauto's is een mobiliteitsplan vereist waarin wordt onderbouwd hoe de mobiliteitsoplossingen tot stand wordt gebracht en duurzaam beschikbaar blijft. Hierbij wordt ook een intentieverklaring van een aanbieder van deelauto's verlangd. Binnen drie maanden na oplevering van het plan moeten de deelauto's beschikbaar zijn. De ontwikkelaar meldt dit aan de gemeente waarna de aanbieder jaarlijks het gebruik bij de gemeente rapporteert.

3.1.2 Kleine ontwikkeling met geringe toename van de parkeerdruk

Bij kleine ontwikkelingen, zoals het wijzigen van een functie, komt het regelmatig voor dat de parkeereis iets toeneemt en dat niet op eigen terrein kan worden gerealiseerd. Om te voorkomen dat een planvoornemen hierdoor niet wordt gerealiseerd is een vrijstelling opgenomen voor ontwikkelingen met een parkeereis tot 1,5 parkeerplaats. Deze vrijstelling wordt alleen gegeven als de gemeente beoordeeld heeft dat er voldoende beschikbare parkeerplaatsen in de openbare ruimte zijn.

Rekenvoorbeeld

In het gebied 'centrum' zijn er plannen om een tussenwoning te splitsen naar twee koop appartementen (<75m2 bvo). Volgens de parkeernormen bedraagt het parkeergebruik in de huidige situatie 1,45 parkeerplaatsen en in de toekomstige situatie 2,5 (2 x 1,25) parkeerplaatsen. De parkeertoename bedraagt daarmee 1,05 parkeerplaats. De parkeereis neemt daarmee niet meer toe dan 1,5 parkeerplaats waardoor de toename van 1,05 parkeerplaats wordt kwijtgescholden.

3.2 Maatwerk voor verplichting eigen terrein

De parkeereis van een ontwikkeling kan niet altijd op eigen terrein worden gerealiseerd. Daarom biedt de gemeente de mogelijkheid aan een aanvrager van een omgevingsvergunning om de parkeereis buiten het eigen terrein op te lossen. We maken onderscheidt tussen de volgende situaties:

A De aanvrager geeft een vervangende private parkeerruimte op.
B De aanvrager realiseert zelf vervangende parkeerruimte in de openbare ruimte.
C De aanvrager maakt gebruik van bestaande beschikbare parkeerplaatsen in de openbare ruimte.

A De aanvrager geeft een vervangende private parkeerruimte op

In een gebied waar sprake is van parkeerregulering wordt een parkeergelegenheid, die gelegen is op een kortere loopafstand dan de maximaal acceptabele loopafstand tot de meest dichtstbijzijnde grens van het reguleringsgebied, als vervangende parkeerruimte gezien. In een gebied waar geen sprake is van parkeerregulering wordt als vervangende parkeerruimte een parkeergelegenheid in de onmiddellijke omgeving gezien, waarvan redelijkerwijs mag worden aangenomen dat gebruikers van de betreffende functie er gebruik van zullen maken.

De vervangende parkeerruimte is in beide gevallen voor de functie voldoende op de juiste momenten. De loopafstanden, zoals opgenomen in de tabel ‘acceptabele loopafstanden’ uit bijlage 4, worden daarbij in acht genomen. De afmetingen van de parkeerplaatsen dienen minimaal te voldoen aan de afmetingen in bijlage 3. Tevens dienen de plaatsen bereikbaar te zijn op een verkeersveilige wijze en openbaar toegankelijk te zijn. De aanvrager maakt de bezoekers attent op de parkeerplaatsen. Er dient een parkeerovereenkomst tussen de aanvrager en de aanbieder van de private parkeerruimte bij de bouwaanvraag te worden overlegd. Deze overeenkomst moet een langdurig karakter hebben (minimaal tien jaar).

B De aanvrager realiseert zelf vervangende parkeerruimte in de openbare ruimte

Vervangende parkeerruimte kan ook een parkeerruimte in het openbaar gebied zijn. Als er extra parkeerplaatsen in het openbare gebied - binnen of buiten een gebied met parkeerregulering - aangelegd kunnen worden, moeten deze minimaal voldoen aan de afmetingen van parkeerplaatsen, zoals aangegeven in bijlage 3. De plaatsen moeten bereikbaar zijn op een verkeersveilige wijze. De nieuwe parkeerplaatsen krijgen en behouden altijd een openbaar karakter, zonder enige verwijzing naar de betreffende functie. De loopafstanden, zoals opgenomen in de tabel 'acceptabele loopafstanden' uit bijlage 4, worden daarbij in acht genomen. De plaatsen worden op kosten van de aanvrager aangelegd. Bij het vervallen van de functie, blijven de plaatsen behouden, zonder dat daarbij de aanvrager recht heeft op een financiële vergoeding. Het aanleggen van parkeergelegenheid in het openbaar gebied kan alleen plaatsvinden in overleg met en goedkeuring van de gemeente, die zorg draagt voor het onderhoud, omdat de parkeerplaatsen onderdeel zijn van de openbare weg. Met de aanleg van de parkeerplaatsen ontstaat geen recht op een parkeervergunning.

C Er wordt gebruikgemaakt van bestaande parkeerplaatsen in het openbaar gebied

Wanneer de aanvrager niet kan voorzien in voldoende parkeervoorzieningen op één van de voorgaande wijzen, kan het College van Burgemeester en Wethouders ontheffing verlenen van de parkeereis. Voorwaarde hierbij is dat die parkeerruimte op de openbare weg aanwezig is op de voor de functie relevante momenten en dat de bezettingsgraad in de nabije omgeving - inclusief de toename ten gevolge van het bouwplan - niet boven de 85% uitkomt. Dit wordt aangetoond met een berekening van de parkeerbehoefte en een veldwerkonderzoek naar de parkeerdruk in de omgeving. De kosten hiervoor komen ten laste van initiatiefnemer.

3.3 Parkeerdruk meten

De wijze waarop de parkeerdruk wordt berekend staat in bijlage 5.

3.4 Ontheffing van de norm

De in deze 'Nota Parkeernormen 2025' opgenomen parkeernormen zijn gebaseerd op de op dit moment bekende feiten. Er kunnen zich omstandigheden voordoen die aanleiding zijn om van de normen in deze nota af te wijken. Een goede motivering daarbij is essentieel.

In artikel 4:84 van de Algemene Wet Bestuursrecht is geregeld dat gehandeld wordt conform een vastgestelde beleidsregel tenzij, wegens bijzondere belangen, de gevolgen van toepassing onevenredig zouden zijn met de door de beleidsregel te dienen doelen. In dat geval is er dus de mogelijkheid om van de beleidsregels af te wijken. Dit principe is ook van toepassing op deze nota en geeft het College van Burgemeester en Wethouders ruimte om in deze gevallen maatwerk te kunnen leveren.

3.5 Overgangsregeling

Deze 'Nota Parkeernormen 2025' treedt in werking nadat deze is vastgesteld door de gemeenteraad en is gepubliceerd. Het 'Parkeerbeleidsplan gemeente Eersel 2014' komt daarmee te vervallen.


Recreatiepark
TerSpegelt
Kamperen | Chalets | Zwembad
Strandbad | Restaurant
P
Dagbezoek 100m verder

A a

Bijlagen

Bijlage 1 — Rekenmethode parkeerbalans

stap 1: bepalen normatieve parkeerbehoefte

Bepalen hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn op basis van gemeentelijke parkeernormen voor de desbetreffende locatie en functie(s) van de ontwikkeling.

↓

stap 2: toepassen van dubbelgebruik en salderen

Bepalen hoeveel parkeerplaatsen dubbel gebruikt kunnen worden op basis van aanwezigheidspercentages en hoeveel parkeerplaatsen gesaldeerd kunnen worden op basis van bestaande functie/gebruik.

↓

stap 3: mobiliteitscorrectie door inzet deelmobiliteit

Bepalen hoeveel parkeerplaatsen met alternatief duurzaam vervoer ingevuld kunnen worden. De correctiefactoren zijn:

- centrum: 1 deelauto vervangt max. 5 parkeerplaatsen
- schil centrum: 1 deelauto vervangt max. 5 parkeerplaatsen
- rest bebouwde kom: 1 deelauto vervangt max. 5 parkeerplaatsen
- buitengebied: niet van toepassing

↓

parkeereis

↓

stap 4: parkeren op eigen terrein

De parkeereis dient in principe op eigen terrein gerealiseerd te worden.

↓

stap 5: gebruik externe parkeercapaciteit

Bepalen hoeveel parkeerplaatsen opgevangen kunnen worden in bestaande parkeervoorzieningen, zowel in de openbare ruimte als op private parkeerterreinen. Voor het gebruik van bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte geldt:

- parkeerdruk blijft onder de 85%
- binnen de desbetreffende loopafstanden

Stap 1: bepalen normatieve parkeerbehoefte

Bij het bepalen van de normatieve parkeerbehoefte zijn de parkeernormen en de locatie van het plan bepalend. Paragraaf 2.2 beschrijft de gebiedsindeling van de kernen binnen de gemeente. Om de normatieve parkeerbehoefte te bepalen tel je de parkeernormen van de betreffende functies van de ontwikkeling bij elkaar op.

Stap 2: toepassen van dubbelgebruik en salderen

Als binnen een ontwikkeling verschillende functies/voorzieningen worden gerealiseerd, is het mogelijk om bij het berekenen van de parkeerbehoefte rekening te houden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Bij een functiemenging van bijvoorbeeld woningen en bedrijven maken bewoners 's avonds gebruik van de parkeerplaatsen en werknemers/bezoekers van de bedrijven overdag. Hierdoor hoeven er minder parkeerplaatsen te worden gerealiseerd dan de som van de parkeernorm van de verschillende functies. Om het dubbelgebruik te berekenen moet rekening worden gehouden met de aanwezigheidspercentages uit paragraaf 2.5.

De parkeernorm is gericht op de toekomstige parkeerbehoefte van plannen die nog gerealiseerd moeten worden. Als een ontwikkeling in de plaats komt van een bestaande functie, is er sprake van een bestaande parkeerbehoefte. Met salderen kunnen, alleen als de bestaande parkeerplaatsen worden gehandhaafd, de bestaande parkeerplaatsen worden ingezet om de parkeerbehoefte van de nieuwe functie(s) op te lossen. Dit geldt voor parkeerplaatsen op eigen terrein, maar ook in het openbaar gebied. Bestaande parkeerplaatsen die bij een herontwikkeling komen te vervallen tellen dus niet mee.

Zowel het rekenen met dubbelgebruik en salderen is niet verplicht. Het is een keuze om toch de gehele normatieve parkeerbehoefte op eigen terrein te realiseren.

Stap 3: mobiliteitscorrectie door inzet deelmobiliteit

De parkeerbehoefte kan lager worden als er bij een woningbouwontwikkeling deelauto's worden ingezet. Ook dit is geen verplichting, maar beleidsmatig wenselijk om de mobiliteitstransitie in gang te zetten. Eén deelauto vervangt vijf personenauto's, dit houdt in dat er vier parkeerplaatsen minder gerealiseerd hoeven te worden. Om uitwijkgedrag te voorkomen is de mobiliteitscorrectie beperkt tot 20% van de totale parkeerbehoefte.

Bij de inzet van deelauto's is een mobiliteitsplan vereist waarin wordt onderbouwd hoe de mobiliteitsoplossingen tot stand wordt gebracht en duurzaam beschikbaar blijft. Hierbij wordt ook een intentieverklaring van een aanbieder van deelauto's verlangd. Binnen drie maanden na oplevering van het plan moeten de deelauto's beschikbaar zijn. De ontwikkelaar meldt dit aan de gemeente waarna de aanbieder jaarlijks het gebruik bij de gemeente rapporteert.

Stap 4: parkeren op eigen terrein

De normatieve parkeerbehoefte (stap 1), het eventueel toepassen van dubbelgebruik en salderen (stap 2) en de eventuele inzet van deelmobiliteit (stap 3) resulteert in de parkeereis van de ontwikkeling. In eerste instantie dient de parkeereis in zijn geheel op eigen terrein te worden opgelost. De benodigde parkeerplaatsen dienen binnen de eigendomsgrenzen van de ontwikkeling te worden aangelegd, die ook duurzaam voor de functie beschikbaar moeten blijven.

Mocht de ontwikkeling de parkeereis niet in zijn geheel op eigen terrein op te kunnen lossen kan gebruik worden gemaakt van externe parkeercapaciteit (stap 5). Bij een kleine ontwikkeling met een parkeereis van maximaal 1,5 parkeerplaatsen die niet op eigen terrein gerealiseerd kan worden, mag deze parkeereis worden kwijtgescholden, zie paragraaf 3.1.2.

Stap 5: gebruik externe parkeercapaciteit

De parkeereis van een ontwikkeling kan niet altijd op eigen terrein worden gerealiseerd. Daarom biedt de gemeente de mogelijkheid aan een aanvrager om omgevingsvergunning om de parkeereis buiten het eigen terrein op te lossen. We maken onderscheidt tussen de volgende situaties:

A De aanvrager geeft een vervangende private parkeerruimte op.
B De aanvrager realiseert zelf vervangende parkeerruimte in de openbare ruimte.
C De aanvrager maakt gebruik van bestaande beschikbare parkeerplaatsen in de openbare ruimte.

De belangrijkste uitgangspunten om gebruik te maken van externe parkeercapaciteit is dat de parkeerdruk onder de 85% blijft en dat de parkeerplaatsen binnen de desbetreffende loopafstanden liggen.

Bijlage 2 — Parkeernormen voorzieningen

Parkeernormen werken

Functie[1]	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied		Aandeel bezoekers
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
Kantoor (zonder baliefunctie)	1,6	2,1	2,1	2,6	2,3	2,8	2,3	2,8	5%
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	2,2	2,7	2,7	3,2	3,3	3,8	3,3	3,8	20%
Bedrijf arbeidsintensief/ bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	1,3	1,8	1,7	2,2	2,1	2,6	2,1	2,6	5%
Bedrijf arbeidsextensief/ bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)	0,4	0,9	0,6	1,1	0,8	1,3	0,8	1,3	5%
Bedrijfsverzamelgebouw	1,1	1,6	1,5	2,0	1,7	2,2	1,7	2,2	-
Opslagruimte (particulier) (per vestiging)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	5	15	5	15	-

Tabel 5: parkeernormen hoofdgroep 'werken'

[1] Tenzij anders aangegeven geldt de norm per 100 m² bvo

Parkeernormen winkelen en boodschappen

Functie[2]	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied		Aandeel bezoekers
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
Buurtsupermarkt	1,3	3,3	2,2	4,2	3,1	5,1	n.v.t.	n.v.t.	89%
Fullservice-supermarkt	2,6	5,1	3,6	6,3	4,6	7,2	n.v.t.	n.v.t.	93%
Grote supermarkt	5,6	7,6	6,6	8,6	7,6	9,6	n.v.t.	n.v.t.	84%
Groothandel specialist	n.v.t.	n.v.t.	5.6	7.1	5.6	7.9	n.v.t.	n.v.t.	80%
Groothandel algemeen	n.v.t.	n.v.t.	6,1	8,1	6,1	8,1	n.v.t.	n.v.t.	80%
Buurt-/dorps-(winkel)centrum	n.v.t.	n.v.t.	2,3	4,3	3,0	5,0	n.v.t.	n.v.t.	72%
Wijkwinkel-centrum (klein)	n.v.t.	n.v.t.	3,0	5,0	3,9	5,9	n.v.t.	n.v.t.	76%
Wijkwinkel-centrum (gemiddeld)	n.v.t.	n.v.t.	3,7	5,7	4,5	6,5	n.v.t.	n.v.t.	79%
Kringloopwinkel	n.v.t.	n.v.t.	1,0	1,5	1,7	2,2	2,0	2,5	89%
Bruin- en witgoedzaken	3,3	4,8	5,4	6,9	7,4	8,9	8,5	10,0	92%
Woonwarenhuis/ woonwinkel	1,0	1,5	1,5	2,0	1,7	2,2	1,7	2,2	91%
Meubelboulevard	n.v.t.	n.v.t.	1,9	2,4	2,3	2,8	n.v.t.	n.v.t.	93%
Winkelboulevard	n.v.t.	n.v.t.	3,7	4,2	4,2	4,7	n.v.t.	n.v.t.	94%
Outletcentrum	n.v.t.	n.v.t.	8,5	10,5	9,4	11,4	9,4	11,4	94%
Bouwmarkt	n.v.t.	n.v.t.	1,6	2,1	2,2	2,7	2,2	2,7	87%
Tuincentrum	n.v.t.	n.v.t.	2,1	2,6	2,4	2,9	2,6	3,1	89%

[2] Tenzij anders aangegeven geldt de norm per 100 m² bvo

Groencentrum	n.v.t.	n.v.t.	2,1	2,6	2,4	2,9	2.6	3,1	89%

Tabel 6: parkeernormen hoofdgroep 'winkelen en boodschappen'

Parkeernormen sport, cultuur en ontspanning

Functie[3]	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied		Aandeel bezoekers
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
Bibliotheek	0,2	0,7	0,5	1,0	0,9	1,4	1,1	1,6	97%
Museum	0,5	0,7	0,7	0,9	1,0	1,2	n.v.t.	n.v.t.	95%
Bioscoop	2,2	4,2	7,0	9,0	10,2	12,2	12,7	14,7	94%
Filmtheater/ filmhuis	1,6	3,6	4,3	6,3	6,9	8,9	8,9	10,9	97%
Theater/ schouwburg	5,9	8,9	6,5	9,5	8,3	11,3	10,5	13,5	87%
Musicaltheater	2,4	3,4	2,9	3,9	3,5	4,5	4,6	5,6	86%
Casino	5,2	6,2	5,6	6,6	6,0	7,0	7,5	8,5	86%
Bowlingcentrum (per bowlingbaan)	1,1	2,1	1,8	2,8	2,3	3,3	2,3	3,3	89%
Biljart-/ snookercentrum (per tafel)	0,6	1,1	0,9	1,4	1,1	1,6	1,5	2,0	87%
Dansstudio	1,1	2,1	3,4	4,4	5,0	6,0	6,9	7,9	93%
Fitnessstudio/ sportschool	0,9	1,9	2,9	3,9	4,3	5,3	6,0	7,0	87%
Fitnesscentrum	1,2	2,2	4,0	5,0	5,8	6,8	6,9	7,9	90%
Wellnesscentrum	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	8,8	9,8	9,8	10,8	99%
Sauna, hamam	2,0	3,0	4,1	5,1	6,2	7,2	6,8	7,8	99%
Sporthal	1,3	1,8	1,9	2,4	2,6	3,1	3,2	3,7	96%
Sportzaal	0,9	1,4	1,7	2,2	2,6	3,1	3,3	3,8	94%
Tennishal	0,2	0,4	0,3	0,5	0,4	0,6	0,4	0,6	87%

[3] Tenzij anders aangegeven geldt de norm per 100 m² bvo

A|a

Padelhal	0,2	0,5	0,3	0,6	0,5	0,8	0,5	0,8	87%
Squashhal	1,5	1,7	2,3	2,5	2,6	2,8	3,1	3,3	84%
Zwembad overdekt (per 100 m² bassin)	n.v.t.	n.v.t.	9,7	11,7	10,5	12,5	12,3	14,3	97%
Zwembad openlucht (per 100 m² bassin)	n.v.t.	n.v.t.	9,1	11,1	11,9	13,9	14,8	16,8	99%
Zwemparadijs (per 100 m² bassin)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	3,0	5,0	3,0	5,0	99%
Sportveld (per ha netto terrein)	3,0	27,0	13,0	27,0	13,0	27,0	13,0	27,0	95%
Kunstijsbaan (< 400 meter)	1,0	1,5	1,3	1,8	1,6	2,1	1,8	2,3	98%
Kunstijsbaan (> 400 meter)	n.v.t.	n.v.t.	2,0	2,5	2,3	2,8	2,5	3,0	98%
Ski-snowboardhal (per 100 m² sneeuw)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	2,3	2,8	n.v.t.	n.v.t.	98%
Golfoefencentrum (per centrum)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	49,1	53,1	54,2	58,2	93%
Golfbaan (18 holes) (per 18 holes)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	86,0	106,0	108,3	128,3	98%
Indoorspeeltuin (gemiddeld en kleiner)	0,6	5,6	1,4	6,4	2,2	7,2	2,6	7,6	97%
Indoorspeeltuin (groot)	1,2	6,2	2,1	7,1	3,1	8,1	3,6	8,6	98%
Indoorspeeltuin (zeer groot)	2,5	5,5	3,4	6,4	4,4	7,4	4,9	7,9	98%

Kinderboerderij (per boerderij)	0,6	5,6	1,4	6,4	2,2	7,2	2,6	7,6	97%
Manege (per box)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,3	0,5	90%
Dierenpark (per ha netto terrein)	4,0	12,0	4,0	12,0	4,0	12,0	4,0	12,0	99%
Attractie- en pretpark (per ha netto terrein)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	4,0	12,0	4,0	12,0	99%
Volkstuin (per 10 tuinen)	n.v.t.	n.v.t.	1,1	1,4	1,2	1,5	1,3	1,6	100%
Plantentuin (per gemiddelde tuin)	n.v.t.	n.v.t.	5,0	10,0	8,0	13,0	11,0	16,0	99%

Tabel 7: parkeernormen hoofdgroep 'sport, cultuur en ontspanning'

Parkeernormen horeca en (verblijfs-)recreatie

Functie[4]	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied		Aandeel bezoekers
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
Camping (per standplaats)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1,1	1,3	90% (excl. 10% voor gasten van bezoekers)
Bungalowpark (per bungalow)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1,6	1,8	2,0	2,2	91%
1* Hotel (per 10 kamers)	0,3	0,5	0,7	0,9	2,4	2,6	4,4	4,6	77%
2* Hotel (per 10 kamers)	1,2	1,7	2,1	2,6	4,0	4,5	6,0	6,5	80%
3* Hotel (per 10 kamers)	1,7	2,7	2,9	3,9	4,7	5,7	6,3	7,3	77%

[4] Tenzij anders aangegeven geldt de norm per 100 m² bvo

4* Hotel (per 10 kamers)	3,0	4,0	4,8	5,8	7,0	8,0	8,5	9,5	73%
5* Hotel (per 10 kamers)	4,7	6,3	7,5	9,1	10,2	11,8	11,8	13,4	65%
Café/bar/ cafetaria	5,0	7,0	5,0	7,0	6,0	8,0	n.v.t.	n.v.t.	90%
Restaurant	6,0	8,0	6,0	8,0	6,0	8,0	8,0	10,0	80%
Discotheek	5,0	9,0	11,9	15,9	18,9	22,9	18,8	22,8	99%
Evenementenhal/ beursgebouw/ congresgebouw	4,0	7,0	5,0	8,0	6,0	11,0	n.v.t.	n.v.t.	99%

Tabel 8: parkeernormen hoofdgroep 'horeca en (verblijfs-)recreatie'

Parkeernormen gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen

Functie[5]	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied		Aandeel bezoekers
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
Huisartsenpraktijk	2,0	2,5	2,5	3,0	3,0	3,5	3,0	3,5	57%
Apotheek	2,1	2,6	2,6	3,1	3,1	3,6	n.v.t.	n.v.t.	45%
Fysiotherapiepraktijk	1,1	1,6	1,4	1,9	1,7	2,2	1,7	2,2	57%
Consultatiebureau	1,2	1,7	1,5	2,0	1,8	2,3	1,9	2,4	50%
Consultatiebureau voor ouderen	1,2	1,4	1,5	1,7	1,9	2,1	2,1	2,3	38%
Tandartsenpraktijk	1,4	1,9	1,9	2,4	2,3	2,8	2,4	2,9	47%
Gezondheidscentrum	1,4	1,9	1,8	2,3	2,2	2,7	2,2	2,7	55%
Ziekenhuis (per 100 m² bvo)	1,4	1,6	1,6	1,8	1,8	2,0	1,9	2,1	29%

[5] Tenzij anders aangegeven geldt de norm per behandelkamer

Crematorium (per gelijktijdige plechtigheid)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	25,1	35,1	25,1	35,1	99%
Begraafplaats (per gelijktijdige plechtigheid)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	26,6	36,6	26,6	36,6	97%
Penitentiaire inrichting (per 10 cellen)	1,4	1,9	1,9	2,4	3,0	3,5	3,4	3,9	37%
Religiegebouw (per zitplaats)	0,1	0,2	0,1	0,2	0,1	0,2	n.v.t.	n.v.t.	100%
Verpleeg- en verzorgingstehuis (per wooneenheid)	0,5	0,7	0,5	0,7	0,5	0,7	n.v.t.	n.v.t.	60%

Tabel 9: parkeernormen hoofdgroep 'gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen

Parkeernormen onderwijs

Functie[6]	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied		Aandeel bezoekers
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
Kinderdagverblijf (crèche) (per 100 m² bvo)	0,9	1,1	1,1	1,3	1,3	1,5	1,4	1,6	0%
Basisonderwijs (per leslokaal)	0,5	1,0	0,5	1,0	0,5	1,0	0,5	1,0	48% (excl. Kiss & ride)
Middelbare school	2,7	4,7	3,6	5,6	3,9	5,9	3,9	5,9	11%
ROC	3,8	5,8	4,4	6,4	4,9	6,9	4,9	6,9	7%
Hogeschool	7,4	11,4	8,1	12,1	8,9	12,9	8,9	12,9	72%
Universiteit	11,4	15,4	13,4	17,4	14,7	18,7	14,8	18,8	48%

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

Avondonderwijs of vrijetijdsonderwijs (per 10 studenten)	3,6	5,6	4,7	6,7	5,8	7,8	9,5	11,5	95%

Tabel 10: parkeernormen hoofdgroep 'onderwijs'

Bijlage 3 — Maatvoering parkeerplaatsen en parkeerwegen

Afmetingen parkeerplaatsen

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

1 de parkeerplaats(en)
2 de parkeerweg(en)

Parkeerplaats

In Tabel 11 staat de minimale maatvoering voor personenauto's op of langs de weg of een parkeerterrein, gebaseerd op het ASVV 2021[7]

	Breedte	Lengte
Haaks- of gestoken parkeren (60°, 45° of 30°)	2,50 meter	5,13 meter
Langsparkeren	2,00 meter	6,00 meter

Tabel 11: minimale breedte en lengte parkeerplaatsen voor personenauto's

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

Parkeerweg

De breedte van de parkeerweg moet zodanig zijn dat de parkeermanoeuvre in één keer kan worden uitgevoerd (zonder te steken). Naarmate de parkeerhoek kleiner is, is minder ruimte nodig. In veel gevallen noodzaken andere eisen (bijvoorbeeld van de brandweer) tot een grotere breedte van de parkeerweg. In Tabel 12 staat de breedte van de parkeerweg bij gestoken en haaksparkeren (bij een parkeervakbreedte van 2,5 meter), gebaseerd op het ASVV 2021.

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

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

Tabel 12: breedte van de parkeerweg bij gestoken en haaksparkeren voor personenauto's

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

Aa

Bijlage 4 — Loopafstanden

Loopafstanden

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

Het CROW benoemt in onderstaande tabel de acceptabele loopafstanden voor verschillende typen voorzieningen. Bij iedere verplaatsing is een bandbreedte in acceptabele loopafstand aangegeven.

Hoofdfunctie	Acceptabele loopafstand
Wonen	75 – 100 meter
Supermarkt	100 – 250 meter
Stadscentrum/winkelgebied	200 – 600 meter
Werklocatie	200 – 800 meter
Schoollocatie	100 – 300 meter
Horeca	100 – 500 meter
Huisarts/fysio/apotheek	100 – 250 meter
Ziekenhuis	100 – 350 meter
Bioscoop/theater	100 – 600 meter
Sportlocatie binnen	100 – 300 meter
Sportlocatie buiten	100 – 300 meter

Tabel 13: acceptabele loopafstanden (bron: CROW)

Bijlage 5 — Parkeerdruk berekenen

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

Afbakening gebied

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

Aantal parkeerplaatsen

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

Aantal geparkeerde auto's

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

Tijdstippen van meting

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

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

Parkeerdruk

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

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

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

Aa

ACCENT
adviseurs

VAN DE FYSIEKE
LEEFOMGEVING

Luchthavenweg 13E
5657 EA Eindhoven
040 — 30 300 95

contact@accentadviseurs.nl
www.accentadviseurs.nl