Empaction

PARKEER- EN MOBILITEITSPROFESSIONALS



DE TOEKOMST BEREIKBAAR



CONCEPT

Nota Parkeernormen Meierijstad 2025

Opdrachtgever:	Gemeente Meierijstad
Plaats en datum:	Eindhoven, december 2024
Projectnummer:	2023-243EM

DE TOEKOMST BEREIKBAAR

Inhoudsopgave

1 INLEIDING 4

1.1 AANLEIDING 4
1.2 WAAROM EEN NIEUWE NOTA PARKEERNORMEN? 4
1.3 VAN PARKEERNORM NAAR PARKEEREIS 6
1.4 LEESWIJZER 6

2 JURIDISCH KADER 8

2.1 JURIDISCHE BASIS VIA OMGEVINGSPLAN EN OMGEVINGSVERGUNNING 8
2.2 NOTA PARKEERNORMEN ALS TOETSINGSKADER 8
2.3 INDIENINGSVEREISTEN 8
2.4 HARDHEIDSCLAUSULE 9
2.5 OVERGANGSREGELING 9
2.6 INWERKINGTREDING EN CITEERTITEL 9

3 UITGANGSPUNTEN VOOR AUTO- EN FIETSPARKEERNORMEN 10

3.1 VAN PARKEERKENCIJFERS NAAR PARKEERNORMEN 10
3.1.1 Stedelijkheidsgraad als basis voor parkeernormen 10
3.1.2 Vertaling naar gebiedsgerichte parkeernormen 11
3.1.3 Keuze binnen bandbreedte 11
3.2 PARKEERNORMEN GELDEN ALS MINIMUMNORM 12
3.3 PARKEERNORMEN VOOR VERSCHILLENDE FUNCTIES 12
3.3.1 Autoparkeernormen voor woonfuncties 12
3.3.2 Fietsparkeernormen voor woonfuncties 13
3.3.3 Auto- en fietsparkeernormen voor niet-woonfuncties 14

4 HET BEPALEN VAN DE PARKEERVRAAG 15

4.1 DE NORMATIEVE PARKEERVRAAG BEREKENEN 15
4.2 REKENING HOUDEN MET DE BESTAANDE PARKEERSITUATIE (SALDEREN) 15
4.3 VASTSTELLING VAN DE PARKEERVRAAG 16

5 HET BEÏNVLOEDEN VAN DE PARKEERVRAAG 17

5.1 TOEPASSING VAN EEN MOBILITEITSCORRECTIE 17
5.2 MOBILITEITSCORRECTIE: INZET VAN DEELMOBILITEIT 17
5.2.1 Deelmobiliteitsplan als voorwaarde 18
5.2.2 Parkeerplaatsen ten behoeve van deelmobiliteit 20
5.2.3 Parkeerplaatsen ten behoeve van deelmobiliteit in de openbare ruimte 20

6 HET INVULLEN VAN DE PARKEERVRAAG 21

6.1 RANDVOORWAARDEN VOOR HET INVULLEN VAN DE PARKEERVRAAG 21
6.1.1 Parkeerplaatsen binnen maximaal acceptabele loopafstanden 21
6.1.2 Dubbelgebruik van parkeerplaatsen 21
6.1.3 Voldoen aan minimale kwaliteitseisen voor parkeerplaatsen 21
6.2 PARKEREN OP EIGEN TERREIN ALS UITGANGSPUNT 21
6.2.1 Correctiefactor gebruik autoparkeerplaatsen op eigen terrein (woonfunctie) 22
6.3 OP ANDERE WIJZE VOORZIEN IN PARKEREN 22
6.3.1 Benutten van particuliere parkeerplaatsen (optioneel) 22
6.3.2 Benutten van parkeerplaatsen in de openbare ruimte (optioneel) 22
6.4 WAT ALS PARKEREN NIET KAN WORDEN OPGELOST? 23

7 KWALITEIT VAN DE PARKEEROPLOSSING 24

7.1 KWALITEITSEISEN VOOR FIETSPARKEREN 24
7.1.1 Aanleg van laadinfrastructuur ten behoeve van elektrische tweewielers 24
7.2 KWALITEITSEISEN VOOR AUTOPARKEREN 24
7.2.1 Aanleg van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen 24
7.2.2 Aanleg van laadinfrastructuur ten behoeve van elektrische auto's 25

8 LADEN EN LOSSEN 26

8.1 LADEN EN LOSSEN OP EIGEN TERREIN 26
8.2 AFWIJKEN IN BIJZONDERE OMSTANDIGHEDEN 26
8.2.1 Afwijkingsmogelijkheid 1: Geen noodzaak voor apart laden en lossen 26
8.2.2 Afwijkingsmogelijkheid 2: Op andere wijze voorzien in laden en lossen 26

9 BORGEN VAN DE PARKEEROPLOSSING 28

9.1 JURIDISCHE BORGING: PARKEREN OOK IN DE TOEKOMST GOED GEREGELD 28
9.1.1 Vastlegging in de omgevingsvergunning 28
9.1.2 Vastlegging van privaatrechtelijke overeenkomst 28
9.2 BEPERKT RECHT OP PARKEERVERGUNNING HELDER VASTGELEGD 29
9.3 COMMUNICATIE NAAR DE EINDGEBRUIKER 29

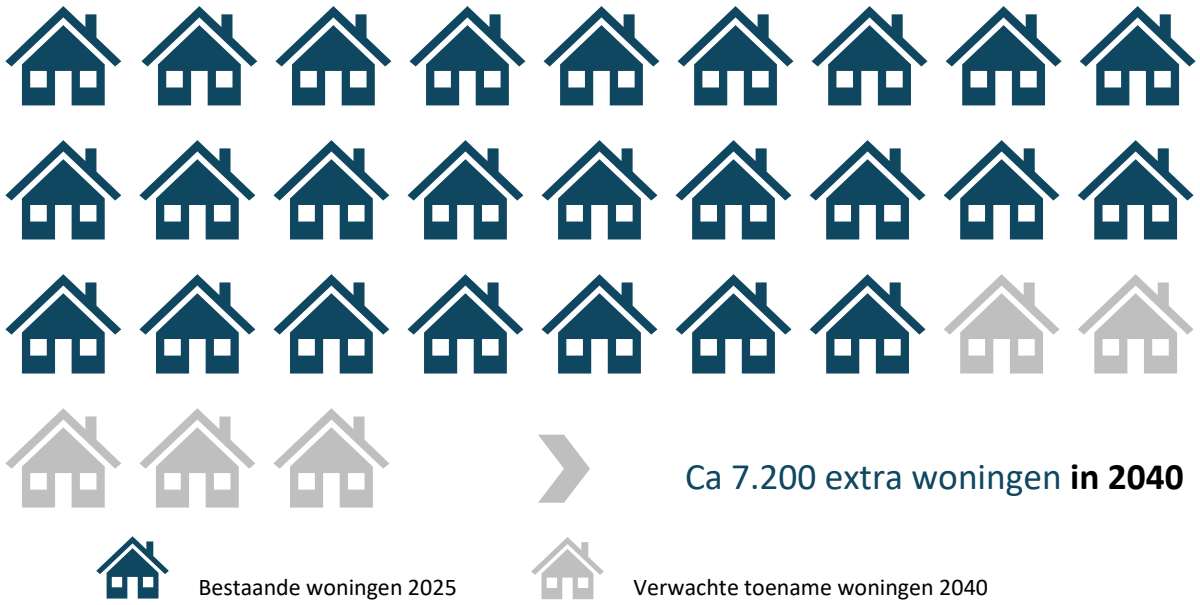
10 BIJLAGEN 30

BIJLAGE 1 – DEFINITIES 30
BIJLAGE 2 – STEDELIJKHEIDSGRAAD EN AUTOBEZIT PER HUISHOUDEN PER KERN 33
BIJLAGE 3 – GEBIEDSINDELING 34
BIJLAGE 4 – AUTOPARKEERNORMEN 38
BIJLAGE 5 – FIETSPARKEERNORMEN 44
BIJLAGE 6 – MAXIMAAL ACCEPTABELE LOOPAFSTANDEN 48
BIJLAGE 7 – AANWEZIGHEIDSPERCENTAGES VOOR AUTO EN FIETS 49
BIJLAGE 8 – CORRECTIEFACTOR PARKEERPLAATSEN OP EIGEN TERREIN 50
BIJLAGE 9 – KWALITEITSEISEN FIETSPARKEREN 51
BIJLAGE 11 – REKENVOORBEELDEN 53

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Gemeente Meierijstad maakt een gestage groei door. Naast de beoogde woningbouwopgave van circa 7.200 woningen in de periode 2020-2040, heeft gemeente Meierijstad een industrieel karakter, dat zich ook verder zal door ontwikkelen. De combinatie van toenemende inwoners- en werknemersaantallen resulteren in een groei in de mobiliteitsbehoefte van de algehele gemeente. Het is zaak om deze ontwikkelingen sturing te geven om problematiek op het gebied van parkeren te voorkomen dan wel te beperken in groei.

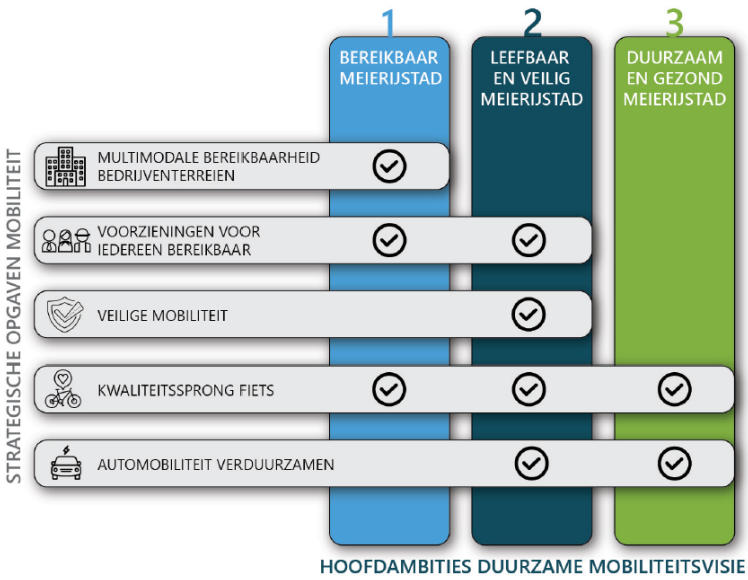


De verdichting van de kernen, en Veghel in het bijzonder, zorgt voor extra druk op de schaarse ruimte. Naast verdichting heeft de gemeente nog andere ambities, zoals vergroenen. Al deze ambities leggen echter een claim op dezelfde schaarse ruimte. Dus zal er zorgvuldig en maatgevend omgegaan moeten worden met de benodigde en reeds schaarse ruimte om Meierijstad ook in de toekomst leefbaar en bereikbaar te houden.

Een belangrijke factor in het behouden van de leefbaarheid en bereikbaarheid is het Parkeerplan. Het sturen op de juiste parkeerder op de juiste plaats op het juiste tijdstip staat daarin centraal. Parkeernormen zijn één van de instrumenten die we hebben binnen ons parkeerplan en draagt bij aan de samenhang in de manier waarop we parkeren regelen. In het Parkeerplan is het parkeerbeleid van de gemeente Meierijstad gebundeld met twee bijlagen. Deze Nota Parkeernormen gaat in bijlage 2 specifiek in op het parkeren bij bouwontwikkelingen in de gemeente Meierijstad. Daarnaast zijn de hoofdlijnen van de parkeermetingen anno 2024 opgenomen in bijlage 1. Het algehele parkeerplan gaat daarmee in op het regelen van parkeren in de bestaande situatie, met een doorkijk op de toekomst.

1.2 Waarom een nieuwe Nota Parkeernormen?

Begin 2022 heeft de gemeenteraad van Meierijstad de Duurzame mobiliteitsvisie Meierijstad vastgesteld. Binnen deze mobiliteitsvisie wordt geduid hoe gemeente Meierijstad de komende jaren wil omgaan met zaken als bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid. Deze drie hoofdambities duurzame mobiliteit worden vorm gegeven middels de volgende vijf strategische opgaven:



Figuur 1 Bron:Duurzame mobiliteitsvisie Gemeente Meierijstad (21/10/2021)

Om de opgaves en hoofdambities uit de Duurzame mobiliteitsvisie Meierijstad te realiseren, is een uitvoeringsprogramma met maatregelen opgesteld. Eén van deze maatregelen betreft het opstellen van een parkeerplan voor de centra van Veghel, Schijndel en Sint-Oedenrode. Andere aanleidingen voor het opstellen van een Parkeerplan Meierijstad zijn onder andere:

- Ruimtelijke ontwikkelingen in de centra van Veghel, Schijndel en Sint-Oedenrode (waarbij het parkeren niet altijd binnen een project zelf is op te lossen).
- Plan voor herstructurering van het centrum van Veghel.
- Het parkeerplan voor Veghel-centrum dateert uit 2015. Sindsdien zijn er diverse trends en ontwikkelingen die invloed hebben op het parkeren in de centra.
- Druk van ontwikkelaars om parkeernormen te verlagen waarbij er tegelijkertijd juist sprake is van een (algemene) toename van het autobezit.
- Wensen van bewoners en bedrijven om meer parkeerplaatsen te maken in de openbare ruimte (terwijl er tegelijk ook een opgave is voor meer groen).

Als onderdeel van een Parkeerplan Meierijstad, is deze Nota Parkeernormen opgesteld. Deze Nota Parkeernormen geeft duiding aan de manier van omgang met fiets- en autoparkeren bij bouwontwikkelingen. Daarbij worden zowel de daadwerkelijke parkeernormen als de manier waarop deze normen toepasbaar zijn toegelicht. De huidige Nota Parkeernormen Meierijstad dateert uit 2018 en is gebaseerd op CROW-kencijfers uit publicatie 317, oktober 2012. Om betere aansluiting met de hedendaagse context, situatie en ambities van gemeente Meierijstad te verkrijgen, in de huidige Nota Parkeernormen toe aan actualisatie.

Met de actualisatie van de Nota Parkeernormen Meierijstad willen we het volgende bereiken:

- Voorzien in **duidelijke spelregels** welke voor alle ontwikkelaars gelijk en eenduidig zijn. Via deze regels wordt met heldere toelichting geduid wat de mogelijkheden zijn omtrent de realisatie van auto- en fietsparkeerplaatsen binnen bouwontwikkelingen in Meierijstad.
- Het **sturen op het aantal auto's** in de gemeente Meierijstad. Door locatie gebonden maatwerk te leveren in de parkeernormen wordt een overbodige hoeveelheid aan autoparkeerplaatsen bij bouwontwikkelingen voorkomen.
- Een **zekere mate van flexibiliteit** toestaan in de toepassing van parkeernormen. Via het bieden van meerdere mogelijkheden om tot een passende parkeeroplossing bij bouwontwikkelingen te komen, hoeft parkeren geen beperkende invloed te hebben op de woningbouwopgave. Deze flexibiliteit is voornamelijk wenselijk in gebieden met (reeds) schaarse ruimte, zoals (in delen van) de centra van Veghel, Schijndel en Sint-Oedenrode.

- Naast het bepalen van de kwantiteit van de parkeereis om te voldoen aan de (toekomstige) parkeervraag, ook zo goed mogelijk borgen dat de beschikbaarheid van de parkeerplaatsen op orde is. Hiervoor worden **aanvullende eisen aan de toegankelijkheid, beschikbaarheid en kwaliteit van de parkeerplaatsen** gesteld.
- Het **stimuleren van duurzame en actieve mobiliteitskeuzes** zoals lopen en fietsen. Door het bieden van meer mogelijkheden en faciliteiten voor andere mobiliteitsoplossing, hoeft de toename in mobiliteitsbehoefte niet altijd één-op-één vertaalt te worden naar het aantal aan te leggen autoparkeerplaatsen. Echter dient de realiteit in acht genomen te worden dat de auto binnen gemeente Meierijstad een belangrijk vervoersmiddel is én blijft. Voor een deel van de bevolking is het gebruik van de auto momenteel noodzakelijk en zal dit op korte termijn niet veranderen.
- Het **verbeteren van de juridische borging** van de parkeeroplossingen van bouwontwikkelingen. Nieuwe bewoners of gebruikers dienen in de aanloopfase naar een koop-/huur-/gebruiksovereenkomst op de hoogte te zijn gebracht van de (on)mogelijkheden qua parkeren binnen hun nieuwe woon- of bedrijfssituatie.
- Het **bieden van een goed kader voor de vergunningverlening**, het toezicht en de handhaving waarbij voor zowel de toekomstige bouwer en bewoner als ook voor de reeds gehuisveste derde belanghebbende voldoende zekerheid wordt geboden voor het zorgvuldig omgaan met het parkeren, waardoor minder bezwaar- en beroepsprocedures doorlopen behoeven te worden.

1.3 Van parkeernorm naar parkeereis

De parkeernormen binnen deze Nota Parkeernormen staan aan de basis van de berekening om de parkeereis van een bouwontwikkeling (het bouwen, vernieuwen, veranderen of vergroten van een gebouw) te bepalen. De parkeereis duidt het uiteindelijke aantal te realiseren of beschikbaar te stellen parkeerplaatsen om te voldoen aan de (toekomstige) parkeervraag betreffende de bouwontwikkeling. Het stappenplan op de volgende pagina (figuur 2) wordt gehanteerd om de parkeernormen naar een daadwerkelijke parkeereis te vertalen, genaamd Toepassingskader parkeernormen Meierijstad. Gedetailleerde toelichting en onderbouwing van de stappen volgen in de opvolgende hoofdstukken.

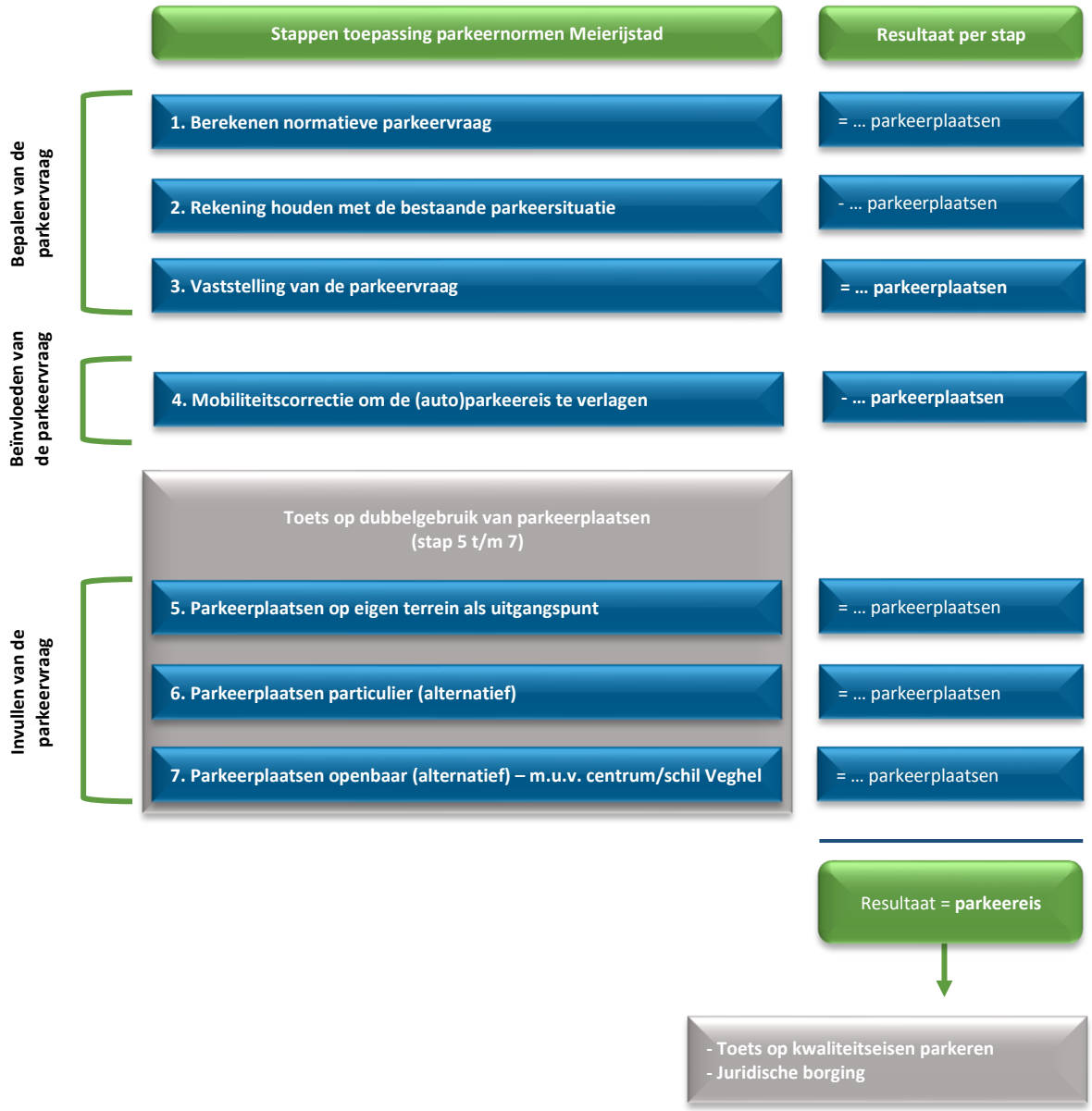
Het toepassingskader is in de basis voor zowel auto- als fietsparkeren gelijk. Mochten er specifieke eisen of voorwaarden voor een van deze vervoersmiddelen gelden, dan wordt dit nadrukkelijk benoemd.

1.4 Leeswijzer

De Nota Parkeernormen is als volgt opgebouwd: de juridische aspecten van de parkeernormen worden behandeld binnen het juridisch kader in hoofdstuk 2. In hoofdstuk 3 komen de uitgangspunten voor de parkeernormen Meierijstad aan bod, waarbij onderscheid tussen parkeernormen voor de auto en fiets wordt toegepast. Vervolgens geeft hoofdstuk 4 toelichting op de bepaling van de parkeervraag bij bouwontwikkelingen. Hoofdstuk 5 beschrijft de mogelijkheden voor het toepassen van een parkeerreductie op de parkeereis voor autoparkeren. Daarna worden in hoofdstuk 6 de mogelijkheden geschetst welke toepasselijk zijn om invulling te geven aan de parkeervraag. De bijpassende kwaliteitseisen waarin de parkeeroplossing voor de auto en fiets moeten voldoen worden in hoofdstuk 7 uiteengezet. Tot slot volgt in hoofdstuk 8 hoe de juridische borging van parkeeroplossingen wordt verkregen.

In de bijlagen zijn diverse documenten opgenomen welke integraal onderdeel uitmaken van deze Nota Parkeernormen:

Bijlage nr.	Inhoud
1.	Definities
2.	Stedelijkheidsgraad per kern
3.	Gebiedsindelingen
4.	Autoparkeernormen
5.	Fietsparkeernormen
6.	Maximaal acceptabele loopafstanden
7.	Aanwezigheidspercentages
8.	Correctiefactoren parkeerplaatsen op eigen terrein
9.	Kwaliteitseisen fietsparkeren
10.	Rekenvoorbeelden



Figuur 2 Toepassingskader parkeernormen Meierijstad

2 Juridisch kader

De toepassing van auto- en fietsparkeernormen kent een aantal belangrijke juridische aspecten. Binnen dit hoofdstuk wordt toelichting gegeven op het juridisch kader voor deze Nota Parkeernormen Meierijstad.

2.1 Juridische basis via omgevingsplan en omgevingsvergunning

De parkeernormen voor auto en fiets in deze Nota Parkeernormen gelden voor bouwontwikkelingen waarvoor een omgevingsvergunning noodzakelijk is of wanneer een wijziging van het vigerende omgevingsplan aangevraagd wordt. De parkeernormen zijn dus van toepassing op bouwontwikkelingen, zoals:

- nieuwbouw;
- splitsing van een woning in meerdere woningen c.q. wooneenheden;
- gehele en gedeeltelijke verbouwing van een pand met een bestemmingswijzing of bestemmingsafwijking waarbij het nieuwe gebruik/de nieuwe functie een meer verkeer-aantrekkend karakter heeft;
- vergroting van een pand, waarbij de vergroting zal leiden tot een verhoogde vraag naar parkeercapaciteit.

De introductie van de Omgevingswet
Op 1 januari is de Omgevingswet in werking getreden. De introductie van de Omgevingswet heeft tot veel veranderingen geleid in de manier waarop de processen rondom bouwontwikkelingen verlopen. Centraal binnen de Omgevingswet staat het bundelen en vereenvoudigen van regels over alles wat met de leefomgeving te maken heeft. Deze regels zijn vastgelegd in een omgevingsplan.

De juridische basis van deze Nota Parkeernormen ligt, met inwerkingtreding van de Omgevingswet, in het Omgevingsplan gemeente Meierijstad (2024). Bij de aanvraag van een omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit met betrekking tot een bouwwerk, dienen voor de toetsing aan desbetreffend omgevingsplan in ieder geval ‘de inrichting van parkeervoorzieningen op het eigen terrein’ verstrekt te worden.[1]

2.2 Nota parkeernormen als toetsingskader

Bij de aanvraag van een omgevingsvergunning wordt op ‘parkeren’ getoetst aan de hand van de beleidsregels uit deze Nota Parkeernormen. Voor parkeren wordt in de omgevingsvergunning de auto- en fietsparkeereis opgenomen. Deze eis duidt de minimale hoeveelheid parkeerplaatsen welke door de ontwikkelaar beschikbaar gesteld moeten worden. De parkeereis volgt uit het doorlopen van het stappenplan uit hoofdstuk 4 t/m 6 van deze Nota Parkeernormen.

2.3 Indieningsvereisten

Bij de aanvraag van een omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit met betrekking tot een bouwwerk, dienen voor de toetsing aan desbetreffend omgevingsplan in ieder geval het volgende verstrekt te worden:

- Het ruimtelijk programma van zowel de huidige- als de geplande situatie (bijvoorbeeld het aantal woningen of aantal vierkante meter bruto vloeroppervlakte van geplande functiesoort);
- De berekening van de parkeervraag voor de auto en de fiets (parkeerbalans), inclusief de gehanteerde uitgangspunten in de uitgevoerde berekeningen;
- Ontwerptekeningen van de te realiseren of beschikbaar te stellen parkeerplaatsen, waarin het aantal beschikbare auto- en fietsparkeerplaatsen is aangegeven (inclusief maatvoering);

[1] Omgevingsloket_Regels op de kaart_Omgevingsplan gemeente Meierijstad: https://omgevingswet.overheid.nl/regels-op-de-kaart/

2.4 Hardheidsclausule

Het college van Burgemeester en Wethouders kan van de, in deze Nota Parkeernormen opgenomen bepalingen, afwijken als sprake is van een onredelijk gevolg van het toepassen van deze beleidsregels. In dat geval zijn de gevolgen van het toepassen van de beleidsregels niet in lijn met de bedoeling van deze Nota Parkernormen. Om onredelijke toepassingen van de beleidsregels te duiden, zal een grondige onderbouwing overlegd moeten worden. Gebrek aan fysieke ruimte op eigen terrein of het ontbreken van financiële middelen om parkeeroplossingen te benutten of realiseren in de openbare ruimte zijn voorbeelden van dergelijke toepassingen. Echter zijn deze toepassingen niet enkel gebaseerd op de parkeerbehoefte of het voldoen aan normen; er moet tevens rekening worden gehouden met de bredere ruimtelijke context.

De openbare ruimte is schaars en kent een veelheid aan concurrerende claims. Het creëren van voldoende parkeerplaatsen is slechts één van de vele belangen die op deze ruimte drukken. Andere claims, zoals groenvoorzieningen, voetgangers- en fietspaden, recreatievoorzieningen en ruimtelijke plannen die bijdragen aan bredere gemeentelijke ambities, kunnen een hogere prioriteit krijgen. Parkeren moet in dit licht soms ondergeschikt worden gemaakt aan deze andere ruimtelijke belangen. Het college van Burgemeester en Wethouders kan dan beslissen dat, in lijn met gemeentelijke doelen op het gebied van bijvoorbeeld duurzaamheid, mobiliteit, of leefbaarheid, parkeren een mindere rol speelt in de verdeling van de beschikbare ruimte.

2.5 Overgangsregeling

Bij inwerkingtreding van deze Nota Parkeernormen wordt rekening gehouden met de lange doorlooptijd van bouwontwikkelingen. Om te voorkomen dat de realisatie van lopende ontwikkelingen ter discussie komt te staan door nieuwe, mogelijk striktere eisen, is een overgangsregeling opgenomen. Deze overgangsregeling is van toepassing wanneer vóór de inwerkingtreding van deze Nota Parkeernormen:

- Een omgevingsvergunning is aangevraagd;
- Intentie-, samenwerkings- of anterieure overeenkomsten zijn gesloten met de gemeente Meierijstad;
- Het college van Burgemeester en Wethouders of de gemeenteraad van Meierijstad een ontwerpbesluit, ruimtelijk kader of ruimtelijk ontwerp hebben vastgesteld.

Het staat initiatiefnemers vrij om voor plannen welke binnen de overgangsregeling vallen toch de uitgangspunten uit deze Nota Parkeernormen te hanteren. Alle omgevingsvergunningen welke na de inwerkingtreding van deze Nota Parkeernormen worden ingediend, worden per definitie aan de hand van de meest actuele beleidsregels getoetst, zijnde de beleidsregels binnen deze Nota Parkeernormen.

2.6 Inwerkingtreding en citeertitel

Deze Nota Parkeernormen treedt de dag na bekendmaking in werking en wordt aangehaald als: ‘Nota Parkeernormen Meierijstad 2025’.

3 Uitgangspunten voor auto- en fietsparkeernormen

Een parkeernorm wordt gebruikt om te bepalen welk minimale aantal parkeerplaatsen vereist is voor een bepaald type bouwontwikkeling. Deze aantallen worden uitgedrukt als een verhouding die aangeeft hoeveel parkeerplaatsen er per eenheid (zoals per vierkante meter vloeroppervlak of per wooneenheid) aangelegd moeten worden. In dit hoofdstuk worden de uitgangspunten voor het opstellen van parkeernormen voor auto en fiets beschreven. Deze uitgangspunten gelden als basis in de bepaling van de parkeernormen welke voor gemeente Meierijstad in deze Nota Parkeernormen vastgesteld zijn. Een volledig overzicht van de normen is per functie opgenomen in bijlage 4 (Autoparkeernormen) en bijlage 5 (Fietsparkeernormen).

3.1 Van parkeerkencijfers naar parkeernormen

De parkeernormen betreffende Meierijstad voor auto en fiets zijn afgeleid van de meest recente parkeerkencijfers[2], afkomstig van het CROW-kennisinstituut voor infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer, en werk en veiligheid. De CROW-kencijfers worden gezien als de landelijke standaard en vormen daarmee een goed startpunt in het opstellen van de Meierijstadse parkeernormen. Echter zijn de geraadpleegde kencijfers niet direct toepasbaar als parkeernormen, en daarom zijn de onderstaande stappen doorlopen om de vertaalslag naar maatgevende parkeernormen te maken.



3.1.1 Stedelijkheidsgraad als basis voor parkeernormen

Allereerst wordt middels categorisering de mate van stedelijkheid bepaald. Deze stedelijkheidsgraad geeft een beeld van de mate van concentratie van menselijke activiteiten en is te reflecteren op het autobezit en -gebruik in een gemeente. De mate van stedelijkheid wordt uitgedrukt in het aantal adressen per vierkante kilometer (tabel 1)[3]. De toename van compactheid van een gemeente resulteert in een toenemende nabijheid van voorzieningen en is daarmee inherent aan de afname van reisafstanden betreffende dagelijkse verplaatsingen. De afname van reisafstanden betreffende dagelijkse verplaatsingen maakt dat inwoners minder afhankelijk zijn van autobezit en -gebruik. In gemeente Meierijstad bestaat een diversiteit aan kernen en bevolkingsdichtheden. Vandaar wordt bij de bepaling van de stedelijkheidsgraad rekening gehouden met de gebiedsaanduiding van de kernen. Kern Veghel wordt met een gemiddelde omgevingsadressendichtheid van 1.213 adressen per vierkante kilometer[4] gecategoriseerd als 'matig stedelijk'. Kern Schijndel wordt met een gemiddelde omgevingsadressendichtheid van 1.143 adressen per vierkante kilometer[5] tevens gecategoriseerd als 'matig stedelijk'. Kern Sint-Oedenrode wordt met een gemiddelde omgevingsadressendichtheid van 694 adressen per vierkante kilometer[6] gecategoriseerd als 'weinig stedelijk'. De overige kernen hebben allen een gemiddelde omgevingsadressendichtheid van minder dan 500 adressen per vierkante kilometer, en worden daarmee gecategoriseerd als 'niet stedelijk'.

Stedelijkheid categorie	Gemiddelde omgevingsadressendichtheid
Zeer sterk stedelijk	2500 of meer adressen per km²
Sterk stedelijk	1500 tot 2500 adressen per km²
Matig stedelijk	1000 tot 1500 adressen per km²
Weinig stedelijk	500 tot 1000 adressen per km²
Niet stedelijk	Minder dan 500 adressen per km²

Tabel 1

De parkeerkencijfers voor 'weinig stedelijk' komen vrijwel over de gehele linie overeen met de cijfers van 'niet stedelijk', met uitzondering van de cijfers van winkelvoorzieningen (fractie hoger voor 'niet stedelijk'). Vanuit het doel om (waar mogelijk) eenduidigheid aan te brengen binnen deze Nota Parkeernormen, is de keuze gemaakt om de kernen Veghel en Schijndel als 'matig stedelijk' te categoriseren, en de kern Sint-Oedenrode samen met de overige kernen als 'weinig stedelijk' te categoriseren. Een overzicht van de stedelijkheidsgraad per kern is te vinden in bijlage 2.

[2] CROW-publicatie 744 'Parkeerkencijfers - basis voor parkeernormering': https://www.crow.nl/publicaties/parkeerkencijfers-2024
[3] CBS_Stedelijkheid (van een gebied): https://www.cbs.nl/nl-nl/onze-diensten/methoden/begrippen/stedelijkheid--van-een-gebied--
[4] https://allecijfers.nl/woonplaats/veghel/
[5] https://allecijfers.nl/woonplaats/schijndel/
[6] https://allecijfers.nl/woonplaats/sint-oedenrode/

3.1.2 Vertaling naar gebiedsgerichte parkeernormen

Om tot maatgevende parkeernormen te komen, zal in de volgende stap ingespeeld moeten worden op het eigen karakter en de dynamiek binnen de diverse kernen van Meierijstad. De diversiteit binnen kernen vraagt in sommige gevallen namelijk om gebiedsgerichte parkeernormen in plaats van algemene parkeernormen voor de kernen als geheel. Bij het bepalen van de gebiedsgerichte parkeernormen is uitgegaan van logisch afgebakende gebieden met duidelijke grenzen. Daarnaast is ook rekening gehouden met het huidige autobezit, kwaliteit van het openbaar vervoer en het fietsnetwerk, aanwezigheid van dagelijkse voorzieningen en de manier waarop regulering van parkeren in de openbare ruimte geregeld is. Voor de kernen Veghel, Schijndel en Sint-Oedenrode zijn in de voorgaande Nota Parkeernormen reeds centrumgebieden geïdentificeerd. Deze gebieden werden echter niet gezien als centrumfunctie zoals werd bedoeld in de CROW-publicatie 317, waarmee destijds de parkeernormen van gebiedsfunctie schil/overloopgebied centrum werd toegepast.

Daarmee is rondom de centrumgebieden van Veghel, Schijndel en Sint-Oedenrode tot op heden geen sprake van een schil/overloopgebied, hoewel dat wel vaak het geval is rondom centra van steden met een hogere stedelijkheidsgraad. In de nieuwe Nota Parkeernormen wordt een schil/overloopgebied toegepast bij een stedelijkheidsgraad categorisering van ‘matig stedelijk’ en hoger, af te lezen in paragraaf 3.1.1. Dus, de kernen Veghel en Schijndel zullen in de nieuwe gebiedsindeling onderscheid kennen tussen het centrumgebied en de schil/overloopgebied. Voor Sint-Oedenrode wordt de gebiedsindeling van centrumgebied behouden, alleen wordt er geen specifiek schil/overloopgebied ingetekend. In de overige kernen is geen sprake van een centrum met een sterke concentratie van winkels en voorzieningen. Daarom geldt voor de bebouwde kom buiten de centrumgebieden en de schil/overloopgebieden van de kernen Veghel, Schijndel en Sint-Oedenrode overal dezelfde parkeernormen. Voor locaties in het buitengebied zijn aparte parkeernormen opgenomen.

Dus, de locatie van een bouwontwikkeling bepaalt welke autoparkeernormen van toepassing zijn en is daarmee gebiedsafhankelijk. Er wordt onderscheid gemaakt middels onderstaande gebiedsindeling (zie ook bijlage 3):

Gebied	Omschrijving
A	Centrum kernen Veghel en Schijndel
B	Schil-/overloopgebied kernen Veghel en Schijndel
C	Rest bebouwde kom kernen Veghel en Schijndel
D	Centrum kern Sint-Oedenrode
E	Rest bebouwde kom kern Sint-Oedenrode & bebouwde kom kernen Erp, Keldonk, Boerdonk, Wijbosch, Olland, Boskant, Nijnsel, Mariaheide, Eerde & Zijtaart
F	Buitengebied

In contrast met de autoparkeernormen zijn de fietsparkeernormen niet gebiedsafhankelijk. Omdat we het gebruik van de fiets in de gehele gemeente willen stimuleren, is de fietsparkeernorm die voor een functie geldt overal in gemeente Meierijstad gelijk.

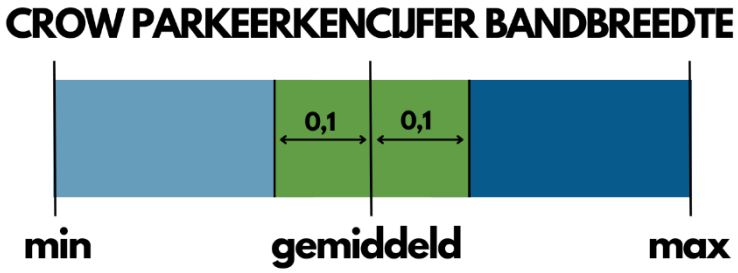
3.1.3 Keuze binnen bandbreedte

De landelijke parkeerkencijfers vanuit het CROW bevatten een bandbreedte – variërend tussen laag, gemiddeld en hoog. Nadat de stedelijkheidsgraad en de gebiedsindeling zijn bepaald, is de laatste stap het maken van onderbouwde keuzes binnen deze CROW-parkeerkencijfer bandbreedte. Hierbij wordt afzonderlijk gekeken naar de verschillende kernen. Om de keuze binnen de bandbreedte te bepalen, wordt er een vergelijking gemaakt van het autobezit per huishouden in desbetreffende kern ten opzichte van het landelijk gemiddelde autobezit per huishouden voor diezelfde stedelijkheidsgraad[7]. Dit betekent concreet:

[7] CROW-publicatie 744 'Parkeerkencijfers - basis voor parkeernormering’: https://www.crow.nl/publicaties/parkeerkencijfers-2024

Wanneer het gemiddelde autobezit per huishouden van kernen met dezelfde stedelijkheidsgraad (matig stedelijk of niet stedelijk):

lager ligt dan het landelijk gemiddelde (<0,1), dan wordt de lage zijde van de landelijke CROW-parkeerkencijfers bandbreedte gekozen;
min of meer gelijk is aan het landelijk gemiddelde (marge 0,1), dan wordt het gemiddelde van de landelijke CROW-parkeerkencijfers bandbreedte gekozen;
hoger ligt dan het landelijk gemiddelde (>0,1), dan wordt de hoge zijde van de landelijke CROW-parkeerkencijfers gekozen.



Dit resulteert voor het overgrote gedeelte van de kernen in het gemiddeld van de bandbreedte van de landelijke CROW-parkeerkencijfers. Behalve Boerdonk en Olland: deze kernen kennen een autobezit per huishouden dat boven de 0,1 marge van het landelijk gemiddelde binnen de stedelijkheidsgraad niet stedelijk af ligt (bijlage 2). Vanuit de optiek van eenduidigheid binnen de nieuwe Nota Parkeernormen, is verkozen om Boerdonk en Olland, net als alle overige kernen, op het gemiddelde van de bandbreedte te gaan zitten. Hiermee kunnen in het gehele gebied E (paragraaf 3.1.2) dezelfde parkeernormen worden toegepast.

De kencijfers voor fietsparkeerplaatsen zijn anders opgebouwd dan die van de auto. De landelijke CROW kencijfers voor fietsparkeernormen zijn representatief voor een bandbreedte variërend tussen laag, gemiddeld en hoog fietsgebruik. Om fietsgebruik in gemeente Meierijstad te faciliteren en te stimuleren, kiezen we voor fietsparkeernormen waarbij een hoog fietsgebruik het uitgangspunt is. Dit uitgangspunt sluit aan op de Duurzame Mobiliteitsvisie Meierijstad (2022) en past daarmee bij de te verwachten vraag naar fietsparkeerfaciliteiten in Meierijstad. Voor een klein aantal functies geldt de gemiddelde bandbreedte als uitgangspunt, omdat dit voor deze functies leidt tot een meer realistische parkeernorm.

3.2 Parkeernormen gelden als minimumnorm

Bij het toepassen van de parkeernormen is het uitgangspunt dat er niet minder auto- en fietsparkeerplaatsen gerealiseerd mogen worden dan hetgeen de parkeernormen aangeven. De parkeernormen zijn dus bepalend voor het minimaal aantal te realiseren parkeerplaatsen. Er mogen wel meer auto- en fietsparkeerplaatsen worden aangelegd dan er volgens de parkeernormen nodig zijn, mits de parkeerfaciliteiten op eigen terrein worden gerealiseerd.

3.3 Parkeernormen voor verschillende functies

De hoogte van de parkeernormen varieert per functie. Hierbij onderscheiden we parkeernormen voor woonfuncties (woningen) en niet-woonfuncties (kantoren, bedrijven, winkels, etc.). De parkeernormen zijn opgebouwd uit een gebruikersdeel (bewoners, werknemers, etc.) en een bezoekersdeel. Onderstaand volgt toelichting op de verschillende parkeernormen binnen de variatie aan functies.

3.3.1 Autoparkeernormen voor woonfuncties

Het woningaanbod in Meierijstad kent een zekere mate van variatie in woningtypen. Om deze woningtypen te categoriseren maken we in eerste instantie onderscheid naar woninggrootte. De omvang van een woning wordt uitgedrukt in bruto vloeroppervlak (BVO)[8]. Zo kan al in een vroeg stadium bij bouwontwikkelingen de parkeervraag worden geïndiceerd. De parkeernorm zelf geldt per woning.

[8] De BVO wordt gemeten op basis van de NEN 2580, een Nederlandse norm voor de oppervlakte en inhoud van gebouwen. Het bruto vloeroppervlak is de som van de vloeroppervlakte van alle bouwlagen, gemeten langs de buitenomtrek. De oppervlaktes van gebouw gebonden buitenruimten zoals balkons, dakterrassen en galerijen worden niet tot BVO van een gebouw gerekend. Ook tellen niet-of moeilijk toegankelijke zolders en vloeroppervlakte met een hoogte lager dan 1,5 meter niet mee bij bepaling van het BVO.

Naast de reguliere woningen zijn er ook een aantal woningtypen toebedeeld aan specifieke woondoelgroepen. Voor deze woningtypen worden aparte parkeernormen gebruikt welke in lijn zijn met het autobezit van desbetreffende woondoelgroepen:

- *Sociale huurwoningen*
  Een sociale huurwoning kent een begrensde huur. Dit wil zeggen dat de huur nooit hoger mag zijn dan een bepaald bedrag, zijnde de liberalisatiegrens. Dus, een woning wordt aangemerkt als sociale huurwoning wanneer de huur bij aanvang (de huur die in het huurcontract staat) op of onder de liberalisatiegrens ligt. Dit betreft kale huur, waarbij servicekosten, gas/water/licht en dergelijke buiten beschouwing blijven. Voor zulke sociale huurwoningen geldt een aparte parkeernorm ten opzichte van reguliere woningen in de vrije sector, waarbij een onderscheid gemaakt is tussen appartementen en rijwoningen.

- *Kamerverhuur, niet-zelfstandig, studenten*
  Een woonvorm waarbij sprake is van een woonruimte die via een gemeenschappelijke ingang toegankelijk is. Een eigen huisnummer is dus niet aan de orde. Daarnaast zijn de bewoners buiten hun gehuurde woonruimte afhankelijk van één of meerdere gezamenlijke dagelijkse voorzieningen, zoals keuken, douche en/of toilet.

Bezoekersparkeernorm bij woonfuncties voor de auto
Bij woningen moet er, naast parkeerplaatsen ten behoeve van bewoners, ook parkeergelegenheid voor bezoekers worden gefaciliteerd. Voor deze parkeerplaatsen geldt een bezoekersparkeernorm. De hoogte van de bezoekersnorm is voor de auto stedelijkheidsgraad- en gebiedsafhankelijk:

Gebied	Bezoekersparkeernorm auto
A	0,1 per woning
B	0,1 per woning
C	0,15 per woning
D	0,15 per woning
E	0,2 per woning
F	0,3 per woning

Tabel 2 Stedelijkheidsgraad- en gebiedsafhankelijke bezoekersparkeernorm voor auto's in Meierijstad

Afwijking in gebiedsafhankelijke bezoekersparkeernorm voor auto's
In de nieuwe landelijke kencijfers over het bezoekersparkeren (CROW, kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, publicatie 744, 2024) gaan uit van een lagere bezoekersparkeernorm dan voorgaande publicaties. Ervaring uit de praktijk heeft doen blijken dat voorgaande parkeernormen voor bezoekersparkeren te hoog waren. Er komt steeds meer onderbouwing voor het gebiedsgericht toepassen van de bezoekersparkeernorm. De parkeervraag van bezoekers is, naast kenmerken van de bezoeker zelf, namelijk ook afhankelijk van locatie-specifieke factoren op het adres van de bewoner die bezoek ontvangt. Dit resulteert in een diversiteit in de bezoekersnorm per woning, waarbij de stedelijkheidsgraad en de gebiedsindeling bepalend zijn.

3.3.2 Fietsparkeernormen voor woonfuncties

Fietsparkeernormen voor woonfuncties hebben niet dezelfde wettelijke basis als autoparkeernormen. Bij nieuw te bouwen woningen zijn de richtlijnen voor fietsparkeren opgenomen in het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl) 2024[9]. Dit besluit verplicht initiatiefnemers om bij nieuwe woningen aan de volgende eisen te voldoen:

1. Een woonfunctie heeft als nevengebruiksfunctie een niet-gemeenschappelijke afsluitbare bergruimte met een vloeroppervlakte van ten minste 5 m² en een breedte van ten minste 1,8 m en een hoogte boven de vloer van ten minste 2,3 m.

[9] https://wetten.overheid.nl/BWBR0041297/2024-01-01

2. In afwijking van het eerste lid kan bij een woonfunctie met een gebruiksoppervlakte van niet meer dan 50 m² de bergruimte gemeenschappelijk zijn als de vloeroppervlakte van de bergruimte ten minste 1,5 m² per woonfunctie bedraagt.
3. Een bergruimte als bedoeld in dit artikel is vanaf de openbare weg rechtstreeks bereikbaar via het aansluitende terrein of een gemeenschappelijke verkeersruimte.

In gemeente Meierijstad zien we als gelijkwaardig alternatief liever een gezamenlijke fietsparkeervoorziening. De capaciteit van een dergelijke parkeervoorziening wordt bepaald op basis van de fietsparkeernormen uit deze Nota Parkeernormen. Hierbij leeft de optiek dat bewoners een gemeenschappelijke fietsparkeervoorziening beter zullen gebruiken dan een individuele berging. Aangezien de berging, naast het parkeren van fietsen, ook bedoeld is voor het opbergen van andere eigendommen of spullen, moet er bij het realiseren van een gezamenlijke fietsparkeervoorziening tevens een bergingsruimte van minimaal 2,7m² per wooneenheid worden gerealiseerd.
In de praktijk zijn individuele fietsbergingen bij grondgebonden woningen de meest logische oplossing. Bij gestapelde woningbouw wordt veelal een gezamenlijke fietsparkeervoorziening verkozen.

Richtlijn voor fietsparkeren bij functiewijziging naar woningen
Het Besluit bouwwerken en leefomgeving 2024 geeft geen voorschriften voor een fietsparkeervoorziening bij functiewijziging van bestaande gebouwen. De initiatiefnemer moet minimaal voldoen aan de regels zoals van toepassing was op moment van realisatie van het gebouw. Als er toen geen fietsparkeerplaatsen waren voorgeschreven, dan kan dit niet afgedwongen worden op een later moment.

Echter, gemeente Meierijstad verwacht van initiatiefnemers dat bij functiewijzigingen van gebouwen tevens voldoende en kwalitatieve fietsparkeervoorzieningen worden gerealiseerd (bijlage 9). Ook in dergelijke situatie gaat de voorkeur uit naar gezamenlijke fietsenstalling.

Bezoekersparkeernorm bij woonfuncties voor de fiets
Bij woningen moet er, naast parkeerplaatsen ten behoeve van bewoners, ook parkeergelegenheid voor bezoekers worden gefaciliteerd. Voor deze parkeerplaatsen geldt een bezoekersparkeernorm. De hoogte van de bezoekersnorm is voor de fiets ten minste 0,5 fietsparkeerplaatsen per woning. Deze norm geldt voor alle parkeergebieden in gemeente Meierijstad.

3.3.3 Auto- en fietsparkeernormen voor niet-woonfuncties

Naast parkeernormen voor woonfuncties zijn auto- en fietsparkeernormen opgenomen voor een groot aantal andere functies. Voor niet-woonfuncties zijn geen voorschriften voor fietsparkeren opgenomen in het Besluit bouwwerken en leefomgeving 2024. Voor niet-woonfuncties passen we daarom fietsparkeernormen toe om te zorgen voor voldoende fietsparkeerplaatsen bij dergelijke bouwontwikkelingen. Om onnodig overlast te voorkomen zal de gemeentelijke Algemene Plaatselijke Verordening (APV) ingezet kunnen worden om fietsparkeren te reguleren in bestaande gebieden, zoals op specifieke plekken bij treinstations of winkelgebieden.

Bij de auto- en fietsparkeernormen voor niet-woonfuncties maken we onderscheid tussen de volgende categorieën:

- Werken
- Winkelen en boodschappen
- Sport, cultuur en ontspanning
- Horeca en (verblijf)recreatie
- Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen
- Onderwijs

Het kan voorvallen dat een te realiseren functie niet in deze Nota Parkeernormen is behandeld. In dat geval wordt de vastgestelde parkeernormen van de meest vergelijkbare functie toegepast. Als dit niet voldoet, dan zal de gemeente Meierijstad een aparte berekening (laten) uitvoeren om de bijbehorende parkeervraag te bepalen.

4 Het bepalen van de parkeervraag

Aan de hand van de parkeernormen wordt berekend hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn om de parkeervraag van een bouwontwikkeling te faciliteren. In de berekening van de parkeervraag worden een aantal stappen doorlopen. Deze systematiek voor het bepalen van de parkeervraag is gelijk voor de auto en fiets. Onderstaand volgt toelichting op de verschillende stappen.



4.1 De normatieve parkeervraag berekenen

De eerste stap is het bepalen van de normatieve parkeervraag van een bouwontwikkeling. Dat doen we door de bruto vloeroppervlakte (paragraaf 3.3.1) van de functie(s) of het aantal wooneenheden uit het (woning)bouwprogramma te vermenigvuldigen met de bijbehorende auto- en fietsparkeernorm. Bij het bepalen van de parkeervraag wordt, als dat van toepassing is, een onderscheid gemaakt tussen de parkeervraag voor vaste gebruikers (zoals bewoners, medewerkers, etc.) en bezoekers.

Wanneer binnen één bouwprogramma verschillende functies komen, dan berekenen we de parkeervraag middels een optelsom van de parkeervraag per functie. De bruto vloeroppervlaktes van de losse functies, of het aantal wooneenheden, worden vermenigvuldigt met de bijbehorende functie-gebonden parkeernorm, en vervolgens worden deze waardes bij elkaar opgeteld waarmee de totale parkeervraag van desbetreffend bouwprogramma wordt verkregen.

Resultaat stap 1: de normatieve parkeervraag is bepaald voor alle functies die binnen de bouwontwikkeling worden gerealiseerd.

4.2 Rekening houden met de bestaande parkeersituatie (salderen)

Soms zijn er bij een bouwontwikkeling openbare parkeerplaatsen welke bestemd waren om de parkeervraag van de voormalige functie te faciliteren. Wanneer deze parkeerplaatsen bestemd blijven om de parkeervraag van de nieuwe functie te faciliteren, dan hoeven alleen nog parkeerplaatsen te worden gerealiseerd ten behoeve van de extra parkeervraag welke ontstaat door de functiewijziging. De parkeerplaatsen uit de voormalige situatie worden in dat geval hergebruikt om de parkeervraag van de nieuwe functie (gedeeltelijk) te faciliteren. Dit hergebruik valt onder de noemer ‘salderen’.

Om de extra parkeervraag welke ontstaat door de functiewijziging te bepalen, trekken we de parkeervraag van de voormalige functie af van de parkeervraag van de nieuwe functie. Slechts voor de extra parkeervraag hoeven nieuwe parkeerfaciliteiten gerealiseerd te worden. Salderen is landelijke praktijk op basis van jurisprudentie.

Resultaat stap 2: de parkeervraag van de voormalige functie is in mindering gebracht op de normatieve parkeervraag.

Uitgangspunten bij het salderen van de parkeervraag
Bij het salderen van de parkeervraag van de volgende uitgangspunten van toepassing:

- De meest actuele parkeernormen worden gebruikt om de parkeervraag van zowel de nieuwe- als de voormalige functie te bepalen.
- Voor het berekenen van de parkeervraag in de voormalige situatie gaan we uit van de meest recente (legale) functie.
- Salderen mag alleen als het desbetreffende gebouw minder dan 3 jaar leegstand of een gebrek aan functie heeft gekend. Anders is het niet realistisch dat de parkeerplaatsen (in de openbare ruimte), welke oorspronkelijk de parkeervraag van de voormalige functie faciliteerden, nog altijd beschikbaar zijn en daarmee bestemd kunnen worden om de parkeervraag van de nieuwe functie te faciliteren. Voor parkeerplaatsen op eigen terrein geldt de termijn van 3 jaar overigens niet, mits de beschikbaarheid van desbetreffende parkeerplaatsen is gegarandeerd.
- Bij salderen moet rekening gehouden worden met een verschuiving van het maatgevend moment waarop de nieuwe functie een parkeervraag heeft ten opzichte van de voormalige functie. De parkeervraag van de voormalige en nieuwe functie wordt daarom voor ieder dagdeel tegen elkaar afgezet. Het dagdeel waarop de parkeervraag het hoogst is (bijlage 7), wordt aangehouden als nieuwe parkeervraag. Parkeerplaatsen die exclusief hoorden bij de voormalige functie kunnen op alle dagdelen worden gesaldeerd.
- Bij salderen kan nooit aanspraak worden gemaakt op een groter aantal parkeerplaatsen (in de openbare ruimte) dan in de voormalige situatie op acceptabele loopafstand aanwezig zijn (bijlage 6).
- Als de parkeervraag na saldering gelijk is of zelfs afneemt, dan hoeven er geen extra parkeerplaatsen te worden gemaakt.

4.3 Vaststelling van de parkeervraag

Bij het berekenen van de parkeervraag wordt er tussentijds niet afgerond. Pas in de laatste stap van de berekening wordt de parkeervraag rekenkundig afgerond op hele parkeerplaatsen. Dit betekent dat er tot en met 0,49 naar beneden wordt afgerond, en dat er vanaf 0,50 naar boven wordt afgerond.

Bij de vaststelling van het aantal benodigde parkeerplaatsen is tot dusver geen rekening gehouden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Dit zal gebeuren op het moment dat bekend is hoe en waar (op eigen terrein of privaat/openbaar) de parkeerplaatsen beschikbaar komen (hoofdstuk 6). Door dubbelgebruik van parkeerplaatsen kan de parkeereis mogelijk naar beneden worden bijgesteld.

Resultaat stap 3: het benodigde aantal auto- en fietsparkeerplaatsen van de bouwontwikkeling is vastgesteld (exclusief eventueel dubbelgebruik van parkeerplaatsen).

5 Het beïnvloeden van de parkeervraag

Met het doorlopen van de stappen uit voorgaand hoofdstuk is de parkeervraag voor auto en fiets bepaald. Voor sommige bouwontwikkelingen maken we het mogelijk om de bijbehorende mobiliteitsbehoefte niet alleen te beantwoorden met fysieke autoparkeerplaatsen, maar ook (deels) met het stimuleren en faciliteren van alternatieven op de eigen auto. Naast het faciliteren van fietsparkeerplaatsen bestaan er andere mogelijkheden om de autoparkeervraag te beïnvloeden. Onderstaand volgt de toelichting op de mogelijkheden welke van toepassing zijn op gemeente Meierijstad.

5.1 Toepassing van een mobiliteitscorrectie

Het is onder voorwaarden mogelijk een mobiliteitscorrectie toe te passen op de autoparkeervraag van een bouwontwikkeling waarin woonfuncties worden gerealiseerd. Middels de aanwezige kansen voor andere mobiliteit dan de auto wordt voor de verschillende kernen, buurten en wijken van Meierijstad gekeken naar een vermindering van de benodigde autoparkeerplaatsen. Om het risico op ongewenst parkeeroverlast in de openbare ruimte te voorkomen, dan wel te beperken, is er een maximum gesteld aan het deel van de parkeervraag dat met een alternatieve en duurzame vorm van mobiliteit mag worden ingevuld. Hierbij wordt gedoeld op de 2de en 3de (of meer) auto. De mobiliteitscorrectie geldt alleen voor de autoparkeervraag van bewoners en wordt dus niet toegepast op het bezoekersdeel.

Het toepassen van een mobiliteitscorrectie is een optionele stap. De initiatiefnemer bepaalt óf en in welke mate wordt ingezet op een mobiliteitscorrectie. De correctiefactoren gelden hierbij dus als een maximum. De volgende mobiliteitscorrectie is van toepassing op gemeente Meierijstad:

5.2 Mobiliteitscorrectie: Inzet van deelmobiliteit

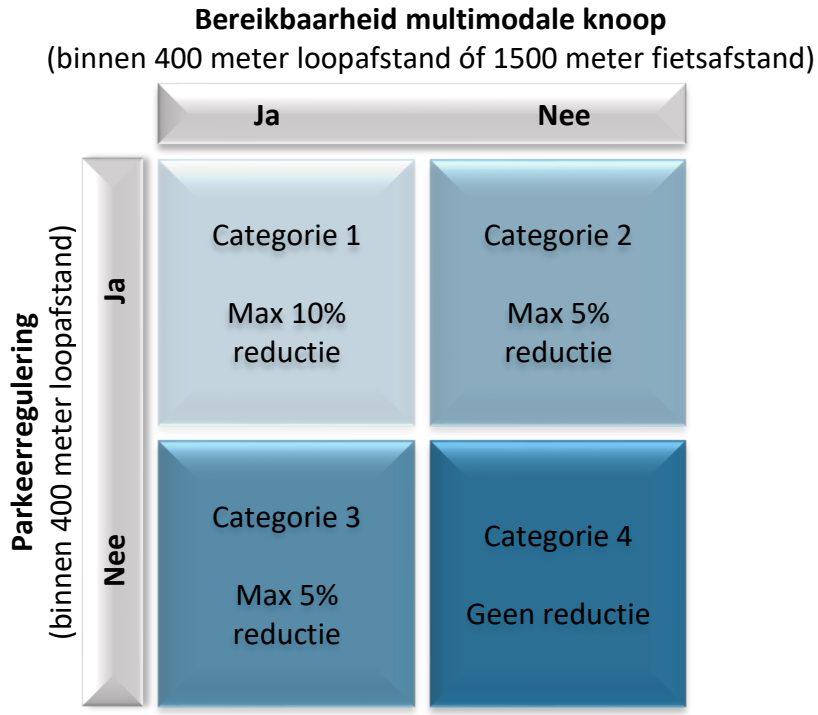
Gezien de groei van gemeente Meierijstad, is de inzet van deelmobiliteit een reële oplossing om de leefbaarheid en bereikbaarheid te behouden. Als bewoners auto's delen, zijn er minder parkeerplaatsen nodig. Om die reden kan er aan de implementatie van deelmobiliteit bij bouwontwikkelingen een mobiliteitscorrectie toegepast worden op de autoparkeervraag. De correctie is standaard alleen geldig op woonfuncties en wordt berekend over het bewonersdeel van de parkeervraag. Dus, de inzet van deelmobiliteit heeft geen effect op de parkeervraag van bezoekers. Deelmobiliteit is binnen gemeente Meierijstad een relatief nieuw concept. Onder strenge en wel overwogen voorwaarde zal de implementatie van deze alternatieve mobiliteitssoort mogelijk zijn.

Omgevingsfactoren bepalen de kans op succes van deelmobiliteit
Deelmobiliteit is vooral een goed alternatief voor incidentele verplaatsingen, dus niet op dagelijkse basis. Het bezit van een eigen auto is in dat geval namelijk geen voorwaarde. Wanneer de auto noodzakelijk is voor de dagelijkse verplaatsing, zoals woon-werkverkeer, dan is deelmobiliteit minder voor de hand liggend.
Korte dagelijkse verplaatsingen zijn vaak op de fiets of zelfs lopend te overbruggen. Voor langere verplaatsingen is het openbaar vervoer mogelijk een waardig vervoersmiddel. Mocht de eindbestemming niet via deze mobiliteitsopties bereikbaar zijn, dan is de deelauto wél een goede optie. Om de noodzaak van het gebruik van deelmobiliteit te toetsen, wordt in de bepaling van de mobiliteitscorrectie door deelmobiliteit rekening gehouden met de nabijheid van multimodale knopen of OV-knooppunten en de toepassing van parkeerregulering in desbetreffend gebied.

Ook betaald parkeren vergroot de kans op succes van deelmobiliteit. Wanneer de kosten om de eigen auto te parkeren toenemen, zal de belangstelling voor deelmobiliteit stijgen. Tegelijkertijd is de omgeving beschermd tegen parkeeroverlast. Ook dit wordt meegenomen in de berekening van de hoogte van de mobiliteitscorrectie bij de inzet van deelmobiliteit.

Het effect van deelmobiliteit op de parkeervraag is afhankelijk van een aantal omgevingsfactoren. Deze hebben invloed op het aantal eigen auto's dat (potentieel) gecompenseerd wordt door de inzet van deelmobiliteit. De aanwezigheid van voldoende alternatieven voor het maken van dagelijkse verplaatsingen (autoafhankelijkheid) én de aanwezigheid van parkeerregulering rondom de bouwontwikkeling zijn bepalend voor hoe hoog de correctiefactoren voor deelmobiliteit bedragen betreffende verschillende locaties in gemeente Meierijstad.

Hierbij maken we onderscheid in vier categorieën zoals omschreven in figuur 3. In dit geval gelden deze correctiefactoren op de parkeervraag als resultaat van deelmobiliteit implementatie. Het opstellen van een deelmobiliteitsplan is een voorwaarde voor het toepassen van de correctiefactoren betreffende deelmobiliteit.



Figuur 3 Correctiefactoren inzet deelmobiliteit

Het is denkbaar dat de procentuele reductie i.r.t. *correctiefactoren inzet deelmobiliteit* na verloop van tijd kan toenemen wanneer ontwikkelingen rondom de BRT-lijn zich in een verder gevorderd stadium bevinden. Een kwaliteitsimpuls van het openbaar vervoer is namelijk inherent verbonden aan de kans op succes van deelmobiliteit.

5.2.1 Deelmobiliteitsplan als voorwaarde

Naast de omgevingsfactoren (nabijheid multimodale knoop of OV-knooppunt & parkeerregulering) is de manier waarop deelmobiliteit wordt aangeboden bepalend voor het desbetreffende succes van het mobiliteitsalternatief. Het aanbod aan deelmobiliteit moet, in combinatie met andere mobiliteitsalternatieven, dusdanig aantrekkelijk zijn dat zoveel mogelijk nieuwe bewoners geen tweede (of meer) eigen auto meer nodig hebben.

Een voorwaarde voor het toepassen van de correctiefactoren is het opstellen van een deelmobiliteitsplan. De verantwoordelijkheid hierover ligt bij de initiatiefnemer. Het deelmobiliteitsplan duidt op welke manier deelmobiliteit wordt ingericht bij de bouwontwikkeling. Het deelmobiliteitsplan bestaat minimaal uit de volgende elementen:

Aanbod aan deelmobiliteit:

1. Een kwantitatieve en kwalitatieve beschrijving van het aanbod aan (elektrische) deelauto's. Daarbij geldt dat er minstens één deelauto aangeboden wordt per 25 woningen. Tevens moet het totale aanbod minimaal uit twee deelauto's bestaan.
2. Aangetoond moet worden dat er een mate van beschikbaarheidsgarantie voor de bewoners is. Met andere woorden: als alle deelauto's zijn afgenomen of vooraf gereserveerd, moeten er extra deelauto's kunnen worden aangeboden om tijdens piekmomenten ook in de behoefte te voorzien.
3. Er worden bij voorkeur (geen verplichting of harde eis) diverse soorten deelmobiliteit aangeboden. In overleg met (toekomstige) bewoners wordt:

- het aanbod aan deelauto's verrijkt met andere vormen van deelmobiliteit, zoals e-fietsen, e-scooters (niet te verwarren met de e-step), e-bakfietsen, speed-pedelecs, etc.
- de mogelijkheid geboden om een busje of ander type auto af te nemen, bijvoorbeeld voor het vervoeren van grotere/zwaardere spullen of het meenemen van meerdere personen.

Communicatie richting de eindgebruiker:

4. Het werven van nieuwe gebruikers en daarnaast het stimuleren om gewenning in gebruik (een vaste gewoonte) te verkrijgen bij gebruikers is een aanzienlijke uitdaging. De initiatiefnemer dient een communicatieplan aan te leveren waarin uiteengezet wordt waarop de beoogde doelgroep wordt benaderd, geïnformeerd en gestimuleerd betreffende het aanbod aan deelmobiliteit. Hierin wordt ten minste beschreven:
    - hoe (toekomstige) bewoners worden geïnformeerd over het aanbod aan deelmobiliteit, de manier van gebruik en het bijkomende kostenplaatje.
    - hoe nieuwe bewoners bij het aangaan van de koop/huurovereenkomst worden geïnformeerd over de opbouw van het maximaal aantal beschikbare parkeerplaatsen binnen de bouwontwikkeling (een parkeerplaats is geen garantie).

Monitoring en evaluatie:

5. Een beschrijving hoe vorm wordt gegeven aan een jaarlijkse evaluatie onder de bewoners.
6. Voor een periode van minstens 2 jaar moet het minimum aanbod (zoals omschreven in punt 1) van deelmobiliteit gegarandeerd zijn. Bij een tegenvallende vraag kan het aanbod daarna – na goedkeuring van de gemeente Meierijstad – worden afgeschaald. Het initiatief en de bewijslast hiervoor ligt bij de initiatiefnemer/eigenaar van de bouwontwikkeling.
7. De evaluatie wordt als rapportage, tezamen met de gebruikscijfers, jaarlijkse gedeeld met de gemeente Meierijstad. Dit betreft een verklaring op welke manier de data anoniem wordt verstrekt. Deze data betreft:
    - Het aantal gereserveerde ritten;
    - Het aantal gemaakte ritten;
    - De gemiddelde afstand en tijdsduur per rit.

Implementatie en exploitatie:

8. Het deelmobiliteitsconcept moet voor een minimale periode van 10 jaar operationeel zijn. Het is daarbij geen eis dat er bij verstrekking van de omgevingsvergunning één aanbieder van deelmobiliteit wordt gecontracteerd voor deze volledige termijn. Daarmee bestaat de vrijheid voor een initiatiefnemer/eigenaar om met verschillende aanbieders te schakelen gedurende de minimale periode van 10 jaar, mocht dit gewenst zijn.
9. Het deelmobiliteit aanbod moet beschikbaar zijn vanaf het moment dat de eerste woningen binnen de bouwontwikkeling worden opgeleverd.
10. Met een financiële paragraaf wordt aangetoond hoe de kosten voor de deelmobiliteit worden doorberekend aan bewoners. Een investeringsbedrag van de initiatiefnemer of het verweven van bepaalde vaste kosten in de VVE-bijdrage, zorgen voor lagere gebruikskosten, wat daarmee het gebruiken van deelmobiliteit aantrekkelijker maakt.
11. Het moet inzichtelijk zijn waar het eigenaarschap van deelmobiliteit wordt geborgd na oplevering van de bouwontwikkeling.

Wanneer gebruik wordt gemaakt van het toepassen van de correctiefactoren op de parkeervraag als resultaat van deelmobiliteit implementatie, dan is de initiatiefnemer verplicht om een kettingbeding in de huur- of koopovereenkomst op te nemen. Het kettingbeding geeft aan dat er bij de bouwontwikkeling deelmobiliteit wordt toegepast en dat de parkeervraag in het parkeerplan hierdoor naar beneden is bijgesteld.

5.2.2 Parkeerplaatsen ten behoeve van deelmobiliteit

Om te voorkomen dat er te weinig parkeerplaatsen worden gereserveerd voor deelmobiliteit, is het uitgangspunt dat voor alle aangeboden deelauto's (en eventueel aanvullende deeltweewielers) ook een parkeerplaats wordt gereserveerd op eigen terrein. Deze parkeervraag zal in hoofdstuk 6 meegenomen worden. Parkeerplaatsen voor deelauto's worden niet meegeteld in het dubbelgebruik van parkeerplaatsen.

5.2.3 Parkeerplaatsen ten behoeve van deelmobiliteit in de openbare ruimte

Het kan voorkomen dat parkeerplaatsen voor het stallen van deelauto's (als onderdeel van de toegepaste parkeerreductie) niet op eigen terrein kunnen worden gerealiseerd en er ook geen aanspraak gemaakt kan worden op het huren of kopen van bestaande particuliere parkeerplaatsen. Het is dan onder voorwaarden mogelijk om voor het parkeren van de deelauto's gebruik te maken van parkeerplaatsen in de openbare ruimte.

Bij het plaatsen van deelauto's in de openbare ruimte mag door een initiatiefnemer/eigenaar geschakeld worden met een aanbieder van deelmobiliteit naar keuze. Voorwaarde is wel dat de deelmobiliteit voor iedereen te gebruiken is: dus niet alleen door de gebruikers van de bouwontwikkeling. Wanneer de gemeente Meierijstad in de toekomst regels stelt aan de kwaliteit en het aantal aanbieders van deelauto's in de openbare ruimte, dan moet daaraan worden voldaan door de initiatiefnemer/eigenaar. Daarbij wordt een overgangstermijn ingesteld voor aanbieders van deelauto's die voor vaststelling van eventuele toekomstige regels over het aanbieden van deelmobiliteit in de openbare ruimte actief waren. Als een deelauto wordt geparkeerd op een openbare parkeerplaats binnen gereguleerd gebied, dan is daarvoor een parkeervergunning nodig. Zoals dat ook geldt voor andere bedrijven/partijen die deelauto's aanbieden in de openbare ruimte. Als laadpalen nodig zijn voor het stallen van elektrische deelauto's in de openbare ruimte, dan worden deze geplaatst door de gemeente Meierijstad (zie paragraaf 7.2.2).

Resultaat stap 4: de reductie op de parkeervraag door het toepassen van mobiliteitscorrecties met betrekking tot nabijheid van een multimodale knoop of OV-knooppunt of het implementeren van deelmobiliteit.

6 Het invullen van de parkeervraag

Op basis van vorige hoofdstukken kan de parkeervraag van een bouwontwikkeling bepaald worden, waarbij de parkeervraag voor auto's mogelijk is gereduceerd door het toepassen van en mobiliteitscorrectie. De parkeervraag vertalen we via een aantal stappen naar de parkeereis: het aantal auto- en fietsparkeerplaatsen dat fysiek beschikbaar moet zijn ten behoeve van een bouwontwikkeling. Daarbij is het uitgangspunt dat de parkeereis volledig op eigen terrein gerealiseerd wordt.

6.1 Randvoorwaarden voor het invullen van de parkeervraag



Bij het invullen van de parkeervraag ten behoeve van auto en fiets komen een aantal randvoorwaarden kijken. Onderstaand volgt toelichting op dergelijke randvoorwaarden.

6.1.1 Parkeerplaatsen binnen maximaal acceptabele loopafstanden

Voorwaarde is dat de parkeerplaatsen, welke worden ingezet voor een bouwontwikkeling, op acceptabele loopafstand liggen. Hierbij gelden de maximale loopafstanden zoals opgenomen in bijlage 6.

6.1.2 Dubbelgebruik van parkeerplaatsen

Het kan voorvallen dat binnen een bouwontwikkeling een verscheidenheid aan functies wordt gecombineerd. De verscheidenheid van deze functies is terug te zien in de bijpassende maximale parkeervraag op desbetreffende maatgevende momenten. In andere woorden, niet alle functies hebben op hetzelfde moment van de dag of week hun maximale parkeervraag. Mocht dit het geval zijn, dan zou het dubbelgebruik van parkeerplaatsen door verschillende gebruikersgroepen mogelijk zijn. Wanneer dubbelgebruik toepasbaar blijkt, kan de parkeereis vaak naar beneden worden bijgesteld. Om de mogelijkheden voor dubbelgebruik te bepalen worden de aanwezigheidspercentages gebruikt, zoals opgenomen in bijlage 7. Dubbelgebruik is zowel van toepassing op auto- als fietsparkeerplaatsen.
Binnen een bouwontwikkeling zal in beeld gebracht moeten worden welke gebruikersgroepen op welke momenten gebruik zullen maken van de parkeeroplossingen en of daarmee dubbelgebruik mogelijk is. Dit betreft alle parkeerplaatsen welke onderdeel uitmaken van de parkeeroplossing. In de beoordeling van de optie tot dubbelgebruik wordt gekeken naar het maatgevend moment; het dagdeel waarop de parkeervraag van alle functies tezamen het hoogst bedraagt.

Dubbelgebruik is alleen mogelijk als de parkeerplaatsen toegankelijk zijn voor alle (beoogde) gebruikersgroepen. Parkeerplaatsen welke exclusief voor één gebruikersgroep zijn gereserveerd (zoals vaste parkeerplaatsen voor bewoners, gehandicaptenparkeerplaatsen, artsenparkeerplaatsen, etc.) zijn dus niet geschikt of inzetbaar voor dubbelgebruik.

6.1.3 Voldoen aan minimale kwaliteitseisen voor parkeerplaatsen

Er zijn een aantal minimale kwaliteitseisen verbonden aan parkeerplaatsen welke deel uitmaken van de parkeeroplossing. Deze minimale kwaliteitseisen hebben onder andere te maken met de toegankelijkheid, beschikbaarheid en afmeting van de parkeerplaatsen. Verdere toelichting op de minimale kwaliteitseisen voor auto- en fietsparkeerplaatsen kan geraadpleegd worden in hoofdstuk 7.

6.2 Parkeren op eigen terrein als uitgangspunt

Deze Nota Parkeernormen stelt dat elke bouwontwikkeling in Meierijstad moet voorzien in voldoende auto- en fietsparkeerplaatsen. Het uitgangspunt is dat deze parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd worden, al dan niet inpandig. Dit geldt zowel voor de parkeerplaatsen ten behoeve van vaste gebruikers (bewoners, medewerkers, etc.) als voor bezoekers.

Als er door de bouwontwikkeling voormalige parkeerplaatsen verdwijnen op eigen terrein, of in de openbare ruimte, dan moet het 'verlies' aan parkeerplaatsen worden gecompenseerd. Het aantal parkeerplaatsen dat verdwijnt door de bouwontwikkeling wordt aan de hoeveelheid parkeerplaatsen van de parkeereis toegevoegd.

Wat is parkeren op eigen terrein?
Het parkeren moet worden opgelost op het terrein waarop de bouwontwikkeling wordt gerealiseerd, zijnde de bouwkavel. Parkeerplaatsen welke binnen acceptabele loopafstand (paragraaf 6.1.1) worden aangelegd, waarbij de kosten volledig worden gedekt door de initiatiefnemer, worden gelijkgesteld aan parkeerplaatsen op eigen terrein. Met name in gebiedsontwikkelingen worden vaak nieuwe auto- en fietsparkeerplaatsen gerealiseerd welke, na afronding van de gebiedsontwikkeling, tot de openbare parkeercapaciteit zullen behoren. Binnen dit stappenplan worden dergelijke parkeerplaatsen als parkeerplaatsen op eigen terrein beschouwd.

6.2.1 *Correctiefactor gebruik autoparkeerplaatsen op eigen terrein (woonfunctie)*

In de praktijk blijkt dat een deel van de parkeerplaatsen op eigen terrein ten behoeve van bewoners niet naar behoren worden gebruikt. In dergelijke situaties parkeren bewoners hun auto veelal in de openbare ruimte en dus niet in de daarvoor gerealiseerde parkeerfaciliteiten op eigen terrein. Dit resulteert vervolgens in een onnodige verhoging van de parkeerdruk in de openbare ruimte. Om te anticiperen op dit effect op de parkeerdruk in de openbare ruimte wordt een correctiefactor gebruikt. Voor de bepaling van de mate waarin parkeren op eigen terrein meetelt op de parkeerbalans, wordt de tabel uit bijlage 8 gebruikt. Hierbij is de keuze gemaakt dat de breedte van de oprit leidend is ten opzichte van de diepte van de oprit, waarmee een enkele oprit dus wordt berekend als één parkeerplaats. De correctiefactor betreft het parkeeraanbod van de functie wonen.

Resultaat stap 5: het aantal op eigen terrein te realiseren auto- en fietsparkeerplaatsen is voor de bouwontwikkeling bepaald.

6.3 Op andere wijze voorzien in parkeren

Soms is het bij een bouwontwikkeling onmogelijk om voldoende auto- en/of fietsparkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren dan wel beschikbaar te stellen. Er zijn dan verschillende opties om op een andere wijze te voorzien in parkeren. De afwijkingsmogelijkheden voor auto- en fietsparkeren zijn als volgt:

Afwijkingsmogelijkheden per modaliteit	Auto	Fiets
Benutten van particuliere parkeerplaatsen	✓	X
Benutten van parkeerplaatsen in de openbare ruimte	✓	✓

Het is ter beoordeling van de gemeente Meierijstad of de afwijking van de parkeereis voldoet. Mocht dat niet het geval zijn, dan moet de volledige parkeereis voor auto en fiets op eigen terrein worden gerealiseerd.

6.3.1 *Benutten van particuliere parkeerplaatsen (optioneel)*

De eerste afwijkingsmogelijkheid voor het vinden van een andere wijze om te voorzien in parkeren is het huren of kopen van bestaande parkeerplaatsen op particulier terrein. Wanneer particuliere parkeerplaatsen worden benut, dan moet een koop- of huurcontract worden overlegd betreffende een periode van ten minste 10 jaar. Daarnaast moet de initiatiefnemer aantonen dat desbetreffende parkeerplaatsen ook daadwerkelijk ter beschikking zijn op maatgevende momenten, afhankelijk van de functie. Hiervoor dient een rapportage over de bezetting van de parkeervoorziening overlegd te worden t.b.v. de plantoetsing. Hierbij gelden de eisen zoals opgenomen in paragraaf 6.3.2 onder kop *Parkeeronderzoek*. Het uitgangspunt is dat de bezettingsgraad van de particuliere parkeerplaatsen, inclusief de extra begrote parkeervraag van de bouwontwikkeling, niet hoger mag zijn dan 95%.

Resultaat stap 6: Het is middels rapportage inzichtelijk of een deel van de parkeereis kan worden opgelost door het benutten van bestaande parkeerplaatsen op particulier terrein.

6.3.2 *Benutten van parkeerplaatsen in de openbare ruimte (optioneel)*

Het lukt niet altijd om de (volledige) parkeereis op te lossen op eigen terrein of door het benutten van bestaande parkeerplaatsen op particulier terrein. In sommige gevallen bestaat dan de afwijkmogelijkheid om auto- en/of fietsparkeereis (deels) in te vullen door bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte te benutten. Daarbij is het uitgangspunt dat

bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte primair bedoeld zijn voor bezoekers, en daarna voor vaste gebruikers, zoals bewoners of werknemers. Ook is de initiatiefnemer in dit geval plichtig een parkeeronderzoek uit te laten voeren.

Voor het centrum- en schil/overloopgebied van Veghel is deze optie niet van toepassing. Door de bestaande druk op het parkeerareaal in dit gebied, in combinatie met de ontwikkelingen en ambities welke boven de markt hangen, behoort het benutten van parkeerplaatsen in de openbare ruimte niet tot de mogelijkheden. Dit geldt uitsluitend op het centrum- en schil/overloopgebied van Veghel.

Parkeeronderzoek
Wanneer aanspraak wordt gemaakt op bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte, zal er voldaan moeten worden aan de rapportageplicht omtrent bezettingsgraad. De initiatiefnemer moet aantonen dat desbetreffende parkeerplaatsen ook daadwerkelijk ter beschikking zijn op maatgevende momenten. Hiervoor dient een rapportage over de bezetting van de parkeervoorziening (parkeeronderzoek) te worden overlegd. Het uitgangspunt is dat de bezettingsgraad van de openbare parkeerplaatsen, inclusief de extra begrote parkeervraag van de bouwontwikkeling, niet hoger mag zijn dan 90%.

Eisen aan een parkeeronderzoek
Om inzicht te krijgen in de bezettingsgraad van bestaande parkeerplaatsen is een parkeeronderzoek nodig. De rapportageplicht en de bijpassende kosten van een parkeeronderzoek liggen bij de initiatiefnemer. De methodiek die in het parkeeronderzoek wordt toegepast (het meten van de parkeercapaciteit en de bezettingsgraad) moet bij de gemeente Meierijstad ter goedkeuring worden ingediend. Bij de goedkeuring worden de volgende (minimale) eisen gesteld:

- Een parkeeronderzoek wordt door een onafhankelijk bureau uitgevoerd;
- Het parkeeronderzoek moet representatief zijn, waarbij rekening wordt gehouden met werkzaamheden, vakantieperiodes, etc.;
- Het onderzoeksgebied wordt begrensd door de maximale acceptabele loopafstand welke voor desbetreffende functies binnen de bouwontwikkeling en het gebied van kracht zijn, zoals benoemd in paragraaf 6.1.1;
- Er wordt in twee verschillende weken gemeten op alle momenten waarop er een tekort aan parkeerplaatsen op eigen terrein bestaat. Deze maatgevende momenten volgen uit de parkeerbalans en worden bepaald aan de hand van de *aanwezigheidspercentages* (bijlage 6).

Resultaat stap 7: Helder is of een deel van de parkeereis kan worden opgelost door het benutten van bestaande (of nieuw aan te leggen) parkeerplaatsen in de openbare ruimte.

6.4 Wat als parkeren niet kan worden opgelost?

Het sluitend maken van een parkeerbalans is soms complexer dan de theorie het laat blijken. Het kan voorkomen dat de parkeereis zowel niet op eigen terrein als middels andere wijzen om te voorzien in parkeren (volledig) kan worden ingevuld. Dit kan bijvoorbeeld komen door een gebrek aan fysieke ruimte op eigen terrein óf het ontbreken aan financiële middelen om fiets- en/of autoparkeerplaatsen in de openbare ruimte te benutten.

In eerste instantie ligt de verantwoordelijkheid bij de initiatiefnemer om een oplossing aan te dragen. Bijvoorbeeld door het herzien van het bouwprogramma om aan een lagere parkeereis te moeten voldoen. Lukt het de initiatiefnemer niet om tot een oplossing te komen, dan is maatwerk mogelijk mits er een goede onderbouwing aan te pas komt. Denk hierbij bijvoorbeeld aan woningbouw opgave, duurzame energie en/of waterhuishouding. Op basis van zo'n onderbouwing kan het college van Burgemeester en Wethouders van Meierijstad in zeer uitzonderlijke gevallen besluiten om (gedeeltelijke) afwijking van de parkeereis toe te staan. In dit geval wordt de hardheidsclausule toegepast. Wanneer de onderbouwing van maatwerk niet akkoord wordt bevonden, dan geldt het niet voldoen aan de parkeereis als weigeringsgrond voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning. Er dient rekening te worden gehouden met de verscheidenheid aan ruimte claims welke allemaal gebruik wensen te maken van dezelfde schaarse openbare ruimte. Hierin moet parkeren in het kader van gemeentelijke ambities soms een meerdere erkennen in de andere ruimte claims.

Resultaat stap 8: College van B&W doet uitspraak of de onderbouwing van maatwerk voldoende is om af te wijken van de parkeereis. Zo niet, dan geldt dit als weigeringsgrond voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning.

7 Kwaliteit van de parkeeroplossing

Bij het raadplegen van parkeernormen wordt veelal gedacht en gesproken over kwantiteit: de aantallen benodigde parkeerplaatsen voor auto en fiets. Echter moet bij de realisatie van parkeerplaatsen ook voldaan worden aan een kwaliteitseis om de toegankelijkheid en bruikbaarheid van dergelijke auto- en fietsparkeerplaatsen te waarborgen. Daarom worden er eisen aan de kwaliteit van de parkeeroplossingen gesteld.

7.1 Kwaliteitseisen voor fietsparkeren

Het gebruik van fietsparkeerplaatsen hangt sterk af van de bijbehorende kwaliteit, de toegankelijkheid, de bruikbaarheid en het comfort ervan. Ook de routing, de sociale veiligheid en de maatvoering van de fietsparkeerplaatsen beïnvloeden het gebruik. Fietsparkeervoorzieningen worden over het algemeen minder of helemaal niet gebruikt wanneer de kwaliteit ondermaats is, met foutparkeren als resultaat.

Om ondermaatse kwaliteit van fietsparkeervoorzieningen tegen te gaan, hanteert gemeente Meierijstad kwaliteitseisen betreffende fietsparkeerplaatsen ten behoeve van bouwontwikkelingen (zie bijlage 9). Omdat brom- en snorfietsen, bakfietsen en scootmobiels ook kwalitatief en kwantitatief volwaardige parkeervoorzieningen behoeven, is in dezelfde kwaliteitseisen voor fietsparkeren speciaal aandacht besteed aan twee- en driewielers met afwijkende maten.

7.1.1 Aanleg van laadinfrastructuur ten behoeve van elektrische tweewielers

De afgelopen jaren heeft in sterke stijging plaatsgevonden in het bezit van de elektrische fiets. Het is om die reden dat fietsparkeervoorzieningen voortaan moeten voorzien in laadinfrastructuur op de elektrische fiets accu te voeden (tegen betaling naar gebruik).

7.2 Kwaliteitseisen voor autoparkeren

Om een autoparkeerplaats toegankelijk en bruikbaar te laten zijn zullen de afmetingen op orde moeten zijn. Daarom wordt de kwaliteit van autoparkeerplaatsen beoordeeld op basis van de volgende publicaties of uitgangspunten die in een mogelijke toekomstige LIOR van gemeente Meierijstad staan vernoemd:

- Voor parkeerplaatsen op parkeerterreinen en in parkeergarages: NEN 2443, Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in parkeergarages of de opvolger daarvan.
- Voor parkeerplaatsen in de openbare ruimte: NEN 2443, ASVV 2021, Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom of de opvolger daarvan.

7.2.1 Aanleg van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen

Het is belangrijk dat iedereen zo zelfstandig mogelijk kan meedoen in gemeente Meierijstad, en bewegingsvrijheid is daar onderdeel van. Om mindervaliden met een beperking in hun mobiliteitsbehoefte te ondersteunen, zullen er bij bouwontwikkelingen voldoende algemene gehandicaptenparkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden. Gemeente Meierijstad sluit hierbij aan op de landelijke richtlijnen betreffend het thema *gehandicaptenparkeerplaatsen*.

Voor bouwontwikkelingen waarin publieke functies (waarbij de parkeervraag voor meer dan 50% ten behoeve van bezoekers is) worden gerealiseerd, moet minimaal 2% van de parkeerplaatsen worden gereserveerd als algemene gehandicaptenparkeerplaats. Daarbij is de realisatie van één algemene gehandicatenparkeerplaats het gestelde minimum. De algemene gehandicaptenparkeerplaatsen moeten zo dicht als mogelijk bij de ingang van desbetreffende functie aangelegd worden. Dit moet ten aller tijden binnen een maximale loopafstand van 100 meter zijn.

7.2.2 Aanleg van laadinfrastructuur ten behoeve van elektrische auto's

Vanwege de groei in het aantal elektrische en hybride auto's is het belangrijk om de eisen van de parkeerfaciliteit in gemeente Meierijstad hierin mee te laten groeien. Om voldoende laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen beschikbaar te stellen, worden verschillende voorwaarden gekoppeld aan het realiseren van parkeerfaciliteiten op eigen terrein en in de openbare ruimte. Parkeerplaatsen welke bij bouwontwikkelingen op eigen terrein worden gerealiseerd, moeten volgens landelijke wet- en regelgeving (Bbl 2024) voorbereid zijn op de plaatsing en aansluiting van laadvoorzieningen voor elektrische voertuigen:

- Bij een nieuw woongebouw dat binnen of buiten (op hetzelfde bouwwerkperceel) meer dan 10 parkeervakken heeft, moet ieder parkeervak een leidingdoorvoer voor oplaadpunten hebben (artikel 4.160b, lid 1 Bbl)
- Bij een nieuw utiliteitsgebouw dat binnen of buiten (op hetzelfde bouwwerkperceel) meer dan 10 parkeervakken heeft, moet er minimaal 1 oplaadpunt zijn. Ook moet minimaal één op de vijf parkeervakken een leidingdoorvoer voor oplaadpunten hebben (artikel 4.160b, lid 2 Bbl).
    - Stel dat er 15 parkeervakken zijn, dan moeten er dus 1 oplaadpunt en 3 leidingdoorvoeren voor oplaadpunten zijn (waarvan er al 1 bij dat oplaadpunt zit).
- Laadpunten in de openbare ruimte zijn de verantwoordelijkheid van de gemeente Meierijstad.
- Laadpunten in nieuwe parkeergarages moeten voldoen aan mode 3 of mode 4 van NEN 1010 (artikel 4.199, lid 2 Bbl).
- Een parkeergarage moet een voorziening hebben die de oplaadpunten tegelijkertijd kan uitschakelen (artikel 4.230a, Bbl).
- Alle laadpunten moeten voldoen aan de NEN 1010 standaard.

8 Laden en lossen

Naast het parkeren van auto's en fietsen, moet er bij specifieke bouwontwikkelingen ook voldoende ruimte gerealiseerd wordt ten behoeve van laden en lossen van goederen. Het gaat hierbij om bedrijfsmatig laden en lossen, dus op frequente basis. Met name bij bouwontwikkelingen met beoogde functies als detailhandel, horeca of andere bedrijfsmatige functies is dit aan de orde. Voor incidentele laad- en losmomenten, zoals bijvoorbeeld verhuizingen of het laden en lossen van goederen bij een woning, zijn geen aparte voorzieningen nodig.

8.1 Laden en lossen op eigen terrein

Bij een bestemming en/of functie van een gebouw waar laden en lossen noodzakelijk is, moet een geschikte laad- en losvoorziening beschikbaar zijn. Laden en lossen vindt volledig op eigen terrein plaats, bij voorkeur inpandig. Ook het manoeuvreren van vrachtverkeer moet op eigen terrein gebeuren.

De initiatiefnemer moet aannemelijk maken dat de aangewezen ruimte voldoet en op een veilige wijze voorziet in de logistieke aan- en afvoer van goederen.

8.2 Afwijken in bijzondere omstandigheden

Er kunnen binnen een bouwontwikkeling bijzondere omstandigheden zijn waardoor er geen mogelijkheid is voor een veilige laad- en losvoorziening op eigen terrein. In dat geval kan er worden afgeweken van de eis om (volledig) te voorzien in voldoende laden en lossen op eigen terrein. Onderstaand volgt toelichting op de afwijkingsmogelijkheden.

Als er voor het laden en lossen op eigen terrein géén verkeersveilig- en maatschappelijk acceptabel alternatief wordt gevonden, dan geldt dat als weigeringsgrond voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning.

8.2.1 Afwijkingsmogelijkheid 1: Geen noodzaak voor apart laden en lossen

Afwijken is mogelijk als aantoonbaar is dat voor de logistieke aan- en afvoer van goederen géén aparte laad- en losvoorziening noodzakelijk is. Bijvoorbeeld als laden en lossen gebeurt met kleine (vracht)voertuigen welke in een 'normaal' parkeervak (paragraaf 7.2) passen. Voor het laden en lossen kunnen dan reguliere (bezoekers)parkeerplaatsen worden gebruikt. Desbetreffende parkeerplaats wordt wel gereserveerd ten behoeve van laden en lossen en dient in de parkeerbalans als aparte post te worden meegenomen.

8.2.2 Afwijkingsmogelijkheid 2: Op andere wijze voorzien in laden en lossen

Wanneer laden en lossen op eigen terrein aantoonbaar onmogelijk is, is afwijken mogelijk door aantoonbaar te maken dat op een andere manier kan worden voldaan aan de eis om voldoende laad- en losvoorzieningen beschikbaar te hebben. Het laden en lossen kan bijvoorbeeld in de openbare ruimte worden opgelost door gebruik te maken van een bestaand laad- en losvak of het realiseren van een nieuw laad- en losvak in de openbare ruimte. De aanlegkosten hiervoor zijn voor rekening van de initiatiefnemer. Als er gebruik wordt gemaakt van een bestaand laad- en losvak, dienen de venstertijden van het laad- en losvak aan te sluiten bij de momenten van aan- en afvoer van goederen van de nieuwe functie. Ook moet er rekening worden gehouden met het aantal reguliere leveranciers en de duur van hun laad- en losmomenten om verstoringen in het gebruik van het laad- en losvak door reguliere leveranciers te voorkomen.

Structureel laden en lossen op de rijbaan wordt niet als geldige andere manier van laden en lossen gezien. Onder structureel laden en lossen wordt verstaan minimaal 1 keer per dag laden en lossen waarbij de tijdsduur van het laden en lossen elke keer minimaal 5 minuten bedraagt.

Het op andere wijze voorzien in laden en lossen is alleen toegestaan als er geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:

- De openbare ruimte;
- De parkeersituatie;
- De verkeersveiligheid;
- De woon- en leefsituatie.

Functiewijziging van voormalig laad- en losvak behoevende functie
Wanneer bij een functiewijziging het voormalige openbare laad- en losvak in de nieuwe situatie niet langer nodig blijkt te zijn, dan kan deze openbare laad- en losvoorziening een andere bestemming verkrijgen. Dit is alleen mogelijk wanneer desbetreffende openbare laad- en losvoorziening exclusief door de voormalige functie gebruikt werd. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn als een winkelpand wordt getransformeerd naar woningen. Aangezien dit openbare ruimte betreft, is het aan de gemeente om te bepalen welke nieuwe bestemming wordt verkozen.

9 Borgen van de parkeeroplossing

Het is belangrijk dat alle afspraken die gemaakt worden tussen gemeente Meierijstad en initiatiefnemers over parkeren op de juiste manier worden geborgd. Zo kunnen initiatiefnemers en hun rechtsopvolger(s) aan de parkeeroplossing worden gehouden. Dit geeft de mogelijkheid om als gemeente altijd te kunnen controleren of de parkeeroplossing wordt gebruikt zoals is afgesproken.

9.1 Juridische borging: parkeren ook in de toekomst goed geregeld

Voor de juridische borging van de parkeeroplossing bij een bouwontwikkeling maakt gemeente Meierijstad gebruik van de omgevingsvergunning. In sommige gevallen komt er tevens een privaatrechtelijke overeenkomst aan te pas.

9.1.1 Vastlegging in de omgevingsvergunning

In de omgevingsvergunning wordt zo concreet als mogelijk opgenomen (zowel kwantitatief als kwalitatief) welke parkeereis wordt opgelegd aan een bouwontwikkeling. De volgende onderdelen worden minimaal vastgelegd over het onderdeel parkeren:

- Het aantal te realiseren en in stand te houden auto- en fietsparkeerplaatsen;
- De parkeerlocatie(s) waar de parkeerplaatsen beschikbaar worden gesteld;
- Hoe de fysieke toegankelijkheid van parkeerplaatsen op eigen terrein door de verschillende gebruikersgroepen is geregeld;
- Beperking voor uitgifte van parkeervergunningen, ontheffingen voor de blauwe zone en/of abonnementen;
- Als er een mobiliteitscorrectie wordt toegepast als resultaat van deelmobiliteit implementatie:
    - De verplichting om het deelmobiliteitsconcept (zoals beschreven in het mobiliteitsplan) voor een periode van minimaal 10 jaar operationeel te houden en beschikbaar te stellen bij oplevering van de eerste woningen.
    - De verplichting om via kettingbeding in de huur- of koopovereenkomst aan te geven dat er bij de bouwontwikkeling een deelmobiliteitsconcept wordt toegepast en de parkeereis hierdoor naar beneden is bijgesteld.

9.1.2 Vastlegging van privaatrechtelijke overeenkomst

Wanneer de parkeereis bij een bouwontwikkeling (deels) wordt opgelost door het huren of kopen van particuliere parkeerplaatsen, dan moet een overeenkomst worden gesloten tussen initiatiefnemer en de eigenaar van desbetreffende particuliere parkeerplaatsen. Het is van belang dat middels een kettingbeding de afspraken over het gebruik en onderhoud van de particuliere parkeerplaatsen goed worden doorgelegd, ongeacht de eigendomssituatie. Zo is de overeenkomst, welke door de initiatiefnemer en de voormalige eigenaar van de particuliere parkeerplaatsen is gesloten, ook bindend voor de volgende eigenaar.

Wanneer de parkeervraag (gedeeltelijk) niet op eigen terrein kan worden gerealiseerd, en de parkeervraag wordt ingevuld middels bestaande particuliere parkeerplaatsen, dan moet vóór het verlenen van de omgevingsvergunning een koop- of huurcontract worden overlegd. In zo'n koop- of huurcontract moeten ten minste de volgende zaken zijn aangegeven:

- De locatie(s) van de parkeerplaatsen;
- Het gebruik van het aantal parkeerplaatsen;
- De daarbij horende gebruikerstijd;
- De termijn (een periode van minimaal 10 jaar);
- De mate van kettingbeding.

9.2 Beperkt recht op parkeervergunning helder vastgelegd

Het uitgangspunt is dat bouwontwikkelingen in gemeente Meierijstad de parkeervraag op eigen terrein faciliteren. Daarom worden er in principe géén parkeervergunningen verstrekt aan huurders, kopers of gebruikers van bouwontwikkelingen. Als de gehele autoparkeereis op eigen terrein is ingevuld, of op grond van een afwijkingsmogelijkheid een passende alternatieve parkeeroplossing is gevonden, komen gebruikers van een bouwontwikkeling in beginsel niet in aanmerking voor een parkeervergunning voor de openbare ruimte en een ontheffing voor de blauwe zone. Voor deze gebruikers geldt de BROP-regeling (Beperkt Recht Op Parkeren). Op deze manier wordt het ruimtebeslag van parkeren op de openbare ruimte verminderd.

De BROP-regeling geldt voor alle bouwontwikkelingen in gemeente Meierijstad, ongeacht of een ontwikkellocatie in gereguleerd gebied ligt of daarbuiten.

Uitzondering voor het verstrekken van autoparkeervergunningen
Een uitzondering voor het toepassen van de BROP-regeling betreft situaties waarin het autoparkeren van bouwontwikkelingen (gedeeltelijk) in de openbare ruimte is opgelost. In dat geval kan een bouwontwikkeling wel recht hebben op een (beperkt) aantal parkeervergunningen. Voorbeelden zijn wanneer er in de voormalige situatie al in de openbare ruimte werd geparkeerd of als gemeente Meierijstad akkoord is gegaan met het benutten van openbare parkeerplaatsen omdat de restcapaciteit in de openbare ruimte toereikend was.

9.3 Communicatie naar de eindgebruiker

Het is belangrijk dat iedere koper of huurder als eindgebruiker op de hoogte is van de afspraken welke gemaakt zijn voor de bouwontwikkeling betreffende parkeren. De afspraken moeten daarom actief en transparant gecommuniceerd worden in koop- en huurcontracten, verkoopbrochures en andere te gebruiken communicatiekanalen. De initiatiefnemer is verplicht om toekomstige gebruikers, verhuurders en eventuele tussenpersonen (zoals makelaars) vooraf voldoende te informeren over de (on)mogelijkheden omtrent parkeren en parkeervergunningen. Hiervoor wordt een clausule opgenomen in de omgevingsvergunning en/of privaatrechtelijke overeenkomst.

10 Bijlagen

Bijlage 1 – Definities

Begrip	Definitie
Aanwezigheids-percentage	De aanwezigheidspercentages, zoals opgenomen in bijlage 7, waarmee kan worden bepaald welk aandeel van de parkeerplaatsen op verschillende momenten door verschillende gebruikersgroepen kunnen worden gebruikt (dubbelgebruik van parkeerplaatsen).
Anterieure overeenkomst	Een privaatrechtelijke overeenkomst tussen initiatiefnemer en de gemeente die tot doel heeft om de afspraken met betrekking tot de gestelde parkeereis en de daaraan verbonden voorwaarden (beschikbaarheid e.d.) en eventuele kosten (die door de gemeente moeten worden gemaakt maar voor rekening van de initiatiefnemer komen) vast te leggen, voor zover deze afspraken niet binnen het publiekrechtelijk kader kunnen worden geborgd.
Autoparkeerplaats	Een ruimte die exclusief gebruikt wordt voor het parkeren van een (motor)voertuig die qua maatvoering voldoet aan de meest actuele versie van norm NEN-2443: parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garages.
Bouwontwikkeling	Een bouwontwikkeling waarvoor een aanvraag om een omgevingsvergunning ingediend moet worden. Het kan gaan over het plaatsen, geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen, veranderen of vergroten van een gebouw.
BROP-regeling	Afkorting voor 'Beperkt Recht Op Parkeren'. Een door gemeente Meierijstad opgesteld en actueel gehouden overzicht met adressen waarvan de gebruikers en bezoekers (deels) zijn uitgesloten van het recht op een parkeervergunning.
BVO	Het Bruto Vloeroppervlak (BVO) wordt gemeten op basis van de NEN 2580, een Nederlandse norm voor de oppervlakte en inhoud van gebouwen. Het bruto vloeroppervlak is de som van de vloeroppervlakte van alle bouwlagen, gemeten langs de buitenomtrek. De oppervlaktes van gebouw gebonden buitenruimten zoals balkons, dakterrassen en galerijen worden niet tot BVO van een gebouw gerekend. Ook tellen niet-of moeilijk toegankelijke zolders en vloeroppervlakte met een hoogte lager dan 1,5 meter niet mee bij bepaling van het BVO.
Deelmobiliteitsplan	Een plan waarin is vastgelegd en toegelicht welk deelmobiliteitsconcept (kwaliteiten en kwantiteiten) ingezet wordt om in de (gedeeltelijke) mobiliteitsbehoefte van de (toekomstige) bewoners te voorzien.
Dubbelgebruik	Het beoordelen of dezelfde parkeerplaats door meer dan één gebruikersgroep op verschillende momenten kan worden gebruikt.
Eigen terrein	Terrein waarop de bouwontwikkeling wordt gerealiseerd, alsmede een aansluitend of ergens anders gelegen terrein waarover de initiatiefnemer privaatrechtelijke zeggenschappen heeft en waarbij wordt voldaan aan de maximaal acceptabele loopafstanden zoals beschreven in bijlage 6.
Fietsparkeerplaats	De ruimte gereserveerd is voor het parkeren van een fiets met de volgende minimale afmetingen: 200 cm lang, 120 cm hoog & 65 cm breed.
Functiewijziging	Er is sprake van een functiewijziging als een bestaand pand een andere functie krijgt, zoals de wijziging van detailhandel naar woning. Benodigde inpandige verbouwingen aan een bestaand pand om de wijziging te realiseren, of het verhogen van een bestaand pand met één of meerdere verdiepingen, geldt niet als nieuwbouw.
Gereguleerd gebied	Het gebied waar conform de vigerende Verordening parkeerregulering en parkeerbelasting en het vigerende Aanwijzingsbesluit betaald parkeren van de gemeente Meierijstad sprake is van betaald parkeren en/of belanghebbenden-parkeren.

Initiatiefnemer	De ontwikkelaar en/of eigenaar van de grond of opstallen voor wie de aanvraag om een omgevingsvergunning voor een bouwontwikkeling is ingediend.
Koop- of huurovereenkomst	Een overeenkomst tussen de aanvrager en een private partij of de gemeente, waarin beschreven is hoeveel parkeerplaatsen beschikbaar zijn en op welke voorwaarden (waaronder in ieder geval op welke momenten de parkeerplaatsen toegankelijk zijn, hoe de parkeerplaatsen beschikbaar blijven gedurende de aanwezigheid van functies en hoe de overeenkomst overgaat op een nieuwe huurder/eigenaar van het betreffende pand)
Maatgevende parkeervraag	Het moment in de tijd waarop de parkeervraag van de te realiseren functies samen maximaal is. De maatgevende parkeervraag per functie wordt berekend aan de hand van de aanwezigheidspercentages conform bijlage 7.
Multimodale knoop	Een multimodale knoop is een plaats waar voet, fiets en (meerdere soorten) openbaar vervoer samenkomen met een goede bereikbaarheid per auto. Busstation Veghel biedt als multimodale knoop de mogelijkheid als duurzaam alternatief op de auto. Door de nabijheid van openbaar vervoer hebben mensen gemiddeld genomen een ander mobiliteitspatroon en daarmee kan ook de vraag naar autoparkeerplaatsen aantoonbaar lager zijn. Dat effect is vooral merkbaar als de multimodale knoop op kortere loop- en fietsafstanden ligt van het woonadres.
Nieuwbouw	Wanneer een pand wordt gebouwd op een perceel zonder bebouwing, een pand wordt gebouwd op een perceel naast bestaande bebouwing of wanneer een pand (gedeeltelijk) wordt gesloopt en op de beschikbaar gekomen grond een pand wordt gebouwd.
Normatieve parkeervraag	Het aantal parkeerplaatsen dat bij een bouwontwikkeling nodig is om in de parkeervraag te kunnen voorzien. In de normatieve parkeervraag wordt onderscheid gemaakt tussen een gebruikersdeel en een bezoekersdeel. De normatieve parkeervraag wordt berekend op basis van de parkeernormen in bijlagen 4 en 5.
Parkeerdruk	De bezetting van parkeerplaatsen in verhouding tot de totaal beschikbare capaciteit aan parkeerplaatsen (kwantitatief). In de gemeente Meierijstad wordt gesproken over een hoge parkeerdruk in de openbare ruimte wanneer de bezetting op straat 85% of meer bedraagt. In openbare parkeergarages ligt deze grens op 95%. Op openbare parkeerterreinen met meer dan 50 parkeerplaatsen geldt een grens van 90%. Bij particuliere parkeerterreinen wordt de grens van 95% gehanteerd.
Parkeereis	Het aantal fysiek te realiseren of beschikbaar te stellen parkeerplaatsen voor auto en fiets.
Parkeernormen	Normen voor het berekenen van de parkeervraag bij bouwontwikkelingen gerelateerd aan de gebruiksfunctie en de locatie van desbetreffende bouwontwikkelingen, zoals voor de auto opgenomen in bijlage 4 en voor de fiets in bijlage 5.
Restcapaciteit	Het aantal parkeerplaatsen dat op het maatgevende moment niet bezet is (beschikbaar). Er is sprake van restcapaciteit als de parkeerdruk in de openbare ruimte voor straat parkeren onder de 85% ligt, voor openbaren parkeergarages onder de 95% ligt en voor openbare parkeerterreinen met meer dan 50 parkeerplaatsen onder de 90% ligt. Op particuliere terreinen moet de bezetting van parkeren onder de 95% blijven.
Sloop/nieuwbouw	Wanneer een pand wordt gesloopt en op dit perceel een nieuw pand wordt gebouwd.
Stedelijkheidsgraad	De stedelijkheidsgraad geeft een beeld van de mate van concentratie van menselijke activiteiten en is te reflecteren op het autobezit en -gebruik in een gemeente. De mate van stedelijkheid wordt uitgedrukt in het aantal adressen per vierkante kilometer.

Bijlage 2 – Stedelijkheidsgraad en autobezit per huishouden per kern

KERN	STEDELIJKHEIDS-GRAAD	OMGEVINGSADRESSEN-DICHTHEID (PER M²)[10]	AUTOBEZIT PER HUISHOUDEN	CROW AUTOBEZIT GEMIDDELDE
Veghel	Matig stedelijk	1.213	1,40	1,31
Schijndel	Matig stedelijk	1.143	1,40	1,31
Sint-Oedenrode	Weinig stedelijk	694	1,48	1,52
Erp	Niet stedelijk	351	1,64	1,61
Keldonk	Niet stedelijk	115	1,70	1,61
Boerdonk	Niet stedelijk	94	1,79	1,61
Wijbosch	Niet stedelijk	391	1,70	1,61
Olland	Niet stedelijk	98	1,87	1,61
Boskant	Niet stedelijk	162	1,54	1,61
Nijnsel	Niet stedelijk	258	1,63	1,61
Mariaheide	Niet stedelijk	261	1,60	1,61
Eerde	Niet stedelijk	190	1,57	1,61
Zijtaart	Niet stedelijk	151	1,57	1,61

Tabel 2.Autobezit en autogebruik naar stedelijkheidsgraad (2022)

	autobezit per huishouden	autogebruik, bestuurders
		totaal
zeer sterk stedelijk	0,71	24%
sterk stedelijk	1,08	32%
matig stedelijk	1,31	35%
weinig stedelijk	1,52	38%
niet stedelijk	1,61	40%

11

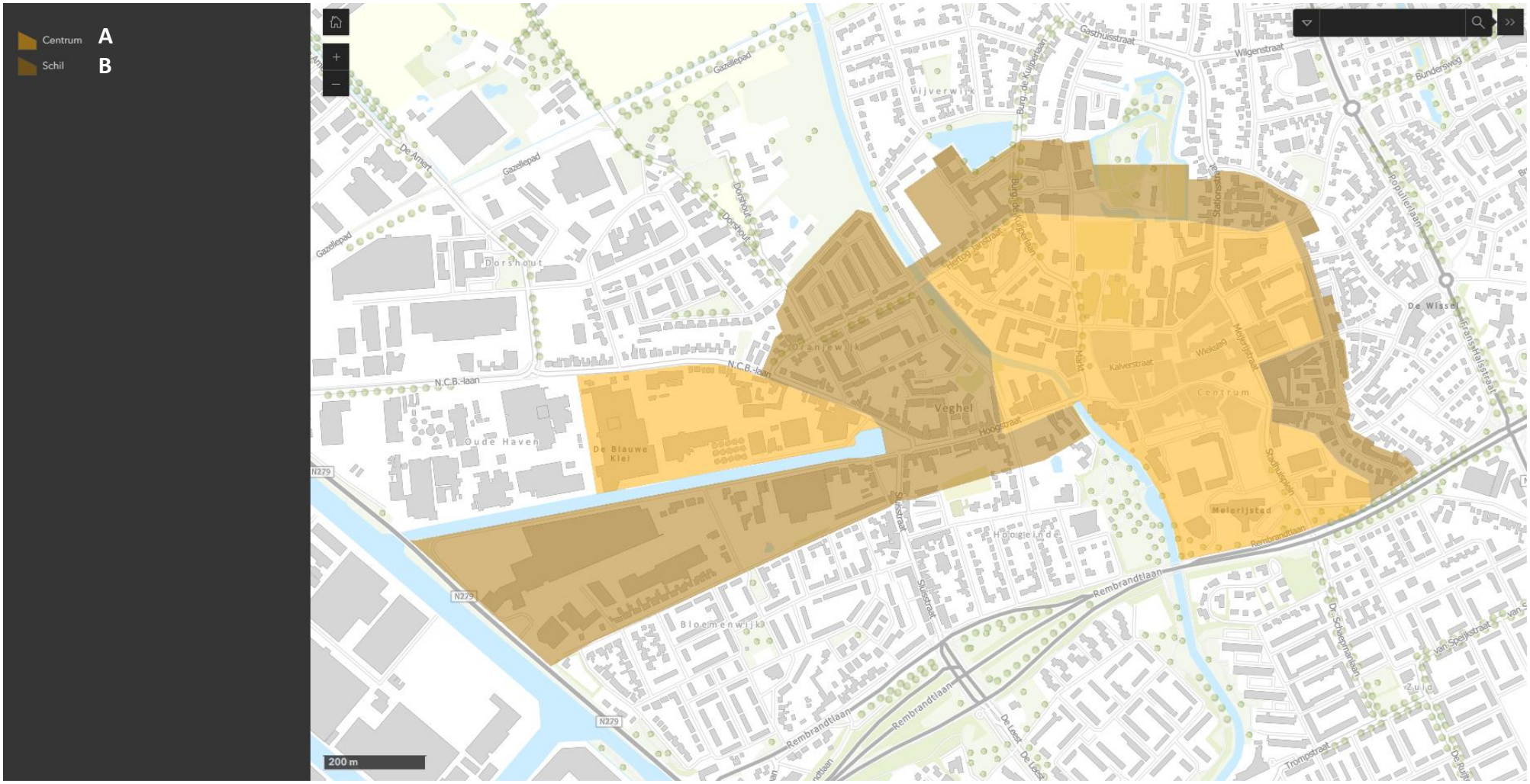
[10] AlleCijfers – Statistieken gemeente Meierijstad: https://allecijfers.nl/gemeente/meierijstad/

[11] *CROW-publicatie 744 'Parkeerkencijfers - basis voor parkeernormering': https://www.crow.nl/publicaties/parkeerkencijfers-2024*

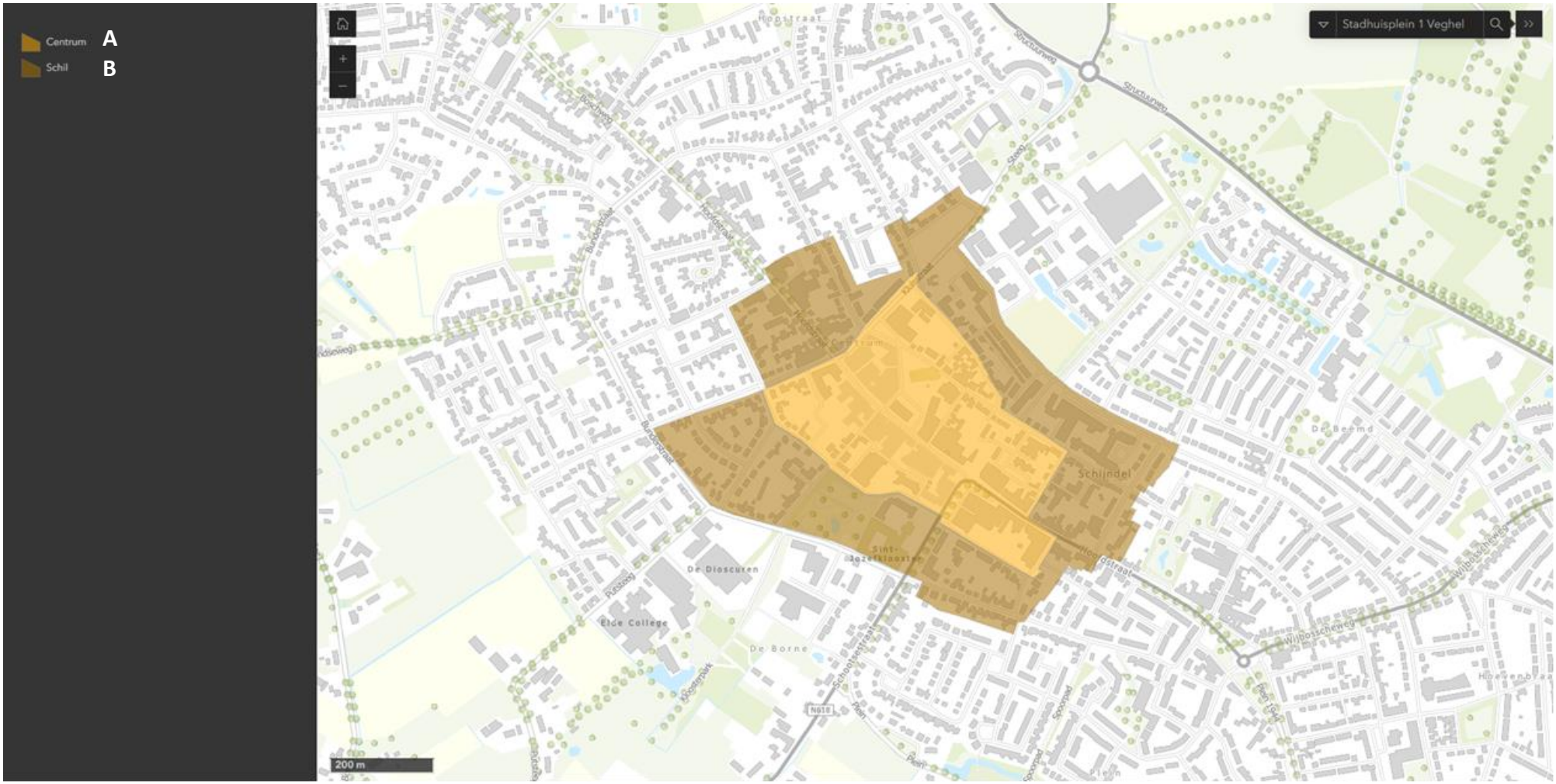
Bijlage 3 – Gebiedsindeling

Gebied	Omschrijving
A	Centrum kernen Veghel en Schijndel
B	Schil-/overloopgebied kernen Veghel en Schijndel
C	Rest bebouwde kom kernen Veghel en Schijndel
D	Centrum kern Sint-Oedenrode
E	Rest bebouwde kom kern Sint-Oedenrode & bebouwde kom kernen Erp, Keldonk, Boerdonk, Wijbosch, Olland, Boskant, Nijnsel, Mariaheide, Eerde & Zijtaart
F	Buitengebied

Veghel


Centrum A
Schil B
Veghel
Centrum
Oranjewijk
Dorshout
Oude Haven
De Blauwe Kiel
Vijverwijk
Hoogeinde
Bloemenwijk
Meierijstad
De Wissel
N.C.B.-laan
Rembrandtlaan
Gazellepad
Gasthuisstraat
Wilgenstraat
Hoogstraat
Kalverstraat
Markt
Meierijstraat
Sluisstraat
Stationsstraat
Ponteinerlaan
Bundersweg
Franschhuisstraat
Trompstraat
N279
200 m

Schijndel


Centrum A
Schil B
Stadhuisplein 1 Veghel
Schijndel
De Dioscuren
Elde College
De Borne
De Beemd
200 m

Sint-Oedenrode



Bijlage 4 – Autoparkeernormen

Gebied	Omschrijving
A	Centrum kernen Veghel en Schijndel
B	Schil-/overloopgebied kernen Veghel en Schijndel
C	Rest bebouwde kom kernen Veghel en Schijndel
D	Centrum kern Sint-Oedenrode
E	Rest bebouwde kom kern Sint-Oedenrode & bebouwde kom kernen Erp, Keldonk, Boerdonk, Wijbosch, Olland, Boskant, Nijnsel, Mariaheide, Eerde & Zijtaart
F	Buitengebied

KOOPWONINGEN	Gebied A		Gebied B		Gebied C		Gebied D		Gebied E		Gebied F	
Functie	Bewoners	Bezoekers	Bewoners	Bezoekers	Bewoners	Bezoekers	Bewoners	Bezoekers	Bewoners	Bezoekers	Bewoners	Bezoekers
KOOP, HUIS, VRIJSTAAND												
Woning	1,5	0,1	1,6	0,1	1,9	0,15	1,5	0,15	2,0	0,2	2,1	0,3
KOOP, HUIS, TWEE-ONDER-EEN-KAP												
Woning	1,4	0,1	1,5	0,1	1,8	0,15	1,4	0,15	1,9	0,2	1,9	0,3
KOOP, HUIS, TUSSEN/HOEK												
Woning	1,2	0,1	1,4	0,1	1,7	0,15	1,2	0,15	1,8	0,2	1,8	0,3
KOOP, APPARTEMENT												
Woning kleiner dan 75 m^2 BVO	1,0	0,1	1,1	0,1	1,3	0,15	1,0	0,15	1,3	0,2	1,3	0,3
Woning van 75 tot 100 m^2 BVO	1,1	0,1	1,2	0,1	1,3	0,15	1,1	0,15	1,4	0,2	1,4	0,3
Woning van 100 en groter m^2 BVO	1,3	0,1	1,4	0,1	1,7	0,15	1,3	0,15	1,8	0,2	1,8	0,3

HUURWONINGEN	Gebied A		Gebied B		Gebied C		Gebied D		Gebied E		Gebied F	
Functie	Bewoners	Bezoekers	Bewoners	Bezoekers	Bewoners	Bezoekers	Bewoners	Bezoekers	Bewoners	Bezoekers	Bewoners	Bezoekers
HUUR, HUIS, VRIJE SECTOR												
Rijwoning	1,1	0,1	1,2	0,1	1,3	0,15	1,1	0,15	1,4	0,2	1,4	0,3
HUUR, HUIS, SOCIALE HUUR												
Rijwoning	1,1	0,1	1,1	0,1	1,1	0,15	1,1	0,15	1,1	0,2	1,1	0,3
HUUR, APPARTEMENT, VRIJE SECTOR												
Woning kleiner dan 75 m^2 BVO	0,6	0,1	0,7	0,1	0,9	0,15	0,6	0,15	0,9	0,2	0,9	0,3
Woning van 75 tot 100 m^2 BVO	0,7	0,1	0,8	0,1	1,0	0,15	0,7	0,15	1,0	0,2	1,0	0,3
Woning van 100 en groter m^2 BVO	1,0	0,1	1,2	0,1	1,3	0,15	1,0	0,15	1,4	0,2	1,4	0,3
HUUR, APPARTEMENT, SOCIALE HUUR												
Woning kleiner dan 75 m^2 BVO	0,5	0,1	0,5	0,1	0,8	0,15	0,5	0,15	0,8	0,2	0,8	0,3
Woning van 75 tot 100 m^2 BVO	0,7	0,1	0,7	0,1	0,9	0,15	0,7	0,15	0,9	0,2	0,9	0,3
Woning van 100 en groter m^2 BVO	0,9	0,1	0,9	0,1	1,0	0,15	0,9	0,15	1,0	0,2	1,0	0,3
OVERIGE TYPE WONINGEN												
Kamerverhuur, niet-zelfstandig, studenten	0,1	0,1	0,2	0,1	0,2	0,15	0,1	0,15	0,3	0,2	0,4	0,3

HOOFDCATEGORIE WERKEN	Eenheid	Gebied A	Gebied B	Gebied C	Gebied D	Gebied E	Gebied F	bezoekers aandeel
Kantoor (zonder baliefunctie)	per 100 m2 BVO	1,5	2,0	2,1	1,9	2,6	2,6	5%
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefuncties)	per balie	2,1	2,4	2,9	2,5	3,6	3,6	20%
Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	per 100 m2 BVO	1,5	2,0	2,4	1,6	2,4	2,4	5%
Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)	per 100 m2 BVO	0,7	0,9	1,1	0,5	1,1	1,1	5%
Bedrijfsverzamelgebouw	per 100 m2 BVO	1,3	1,6	1,9	1,4	2,0	2,0	20%
Opslagruimte (particulier)	per vestiging	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	10,0	10,0	-

HOOFDCATEGORIE WINKELEN EN BOODSCHAPPEN	Eenheid	Gebied A	Gebied B	Gebied C	Gebied D	Gebied E	Gebied F	bezoekers aandeel
Buurtsupermarkt	per 100 m2 BVO	1,9	2,7	3,5	2,3	4,1	n.v.t.	89%
Fullservice-supermarkt	per 100 m2 BVO	3,4	4,4	5,2	3,9	5,9	n.v.t.	93%
Grote supermarkt (XL)	per 100 m2 BVO	6,0	6,9	7,7	6,6	8,6	n.v.t.	84%
Groothandel specialist (zoals levensmiddelen, kantoorartikelen)	per 100 m2 BVO	n.v.t.	5,7	5,9	n.v.t.	6,8	n.v.t.	80%
Groothandel algemeen	per 100 m2 BVO	n.v.t.	6,4	6,4	n.v.t.	7,1	n.v.t.	80%
Buurtwinkelcentrum en dorps(winkel)centrum	per 100 m2 BVO	3,5	n.v.t.	n.v.t.	3,6	n.v.t.	n.v.t.	72%
Wijkwinkelcentrum (klein)	per 100 m2 BVO	3,5	n.v.t.	n.v.t.	3,7	n.v.t.	n.v.t.	76%
Wijkwinkelcentrum (gemiddeld)	per 100 m2 BVO	n.v.t.	3,1	3,7	n.v.t.	4,0	n.v.t.	79%
Wijkwinkelcentrum (groot)	per 100 m2 BVO	n.v.t.	3,7	4,5	n.v.t.	4,9	n.v.t.	81%
Kringloopwinkel	per 100 m2 BVO	n.v.t.	4,4	5,1	n.v.t.	5,5	n.v.t.	89%
Bruin- en witgoedzaken	per 100 m2 BVO	n.v.t.	4,8	5,7	n.v.t.	6,1	n.v.t.	92%
Woonwarenhuis/woonwinkel	per 100 m2 BVO	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	n.v.t.	91%
Woonwarenhuis (zeer groot - gebaseerd op vestiging van circa 25.000 m2 BVO)	per 100 m2 BVO	n.v.t.	1,3	1,9	n.v.t.	2,0	2,3	95%
Meubelboulevard/woonboulevard	per 100 m2 BVO	4,0	5,9	7,9	4,4	8,2	9,3	93%
Winkelboulevard	per 100 m2 BVO	1,3	1,7	1,9	1,3	2,0	2,0	94%
Outletcentrum	per 100 m2 BVO	n.v.t.	n.v.t.	5,1	n.v.t.	5,2	5,2	94%
Bouwmarkt	per 100 m2 BVO	n.v.t.	2,1	2,4	n.v.t.	2,6	n.v.t.	87%
Tuincentrum (inclusief buitenruimte)	per 100 m2 BVO	n.v.t.	3,8	4,2	n.v.t.	4,5	n.v.t.	89%
Groencentrum (inclusief buitenruimte)	per 100 m2 BVO	n.v.t.	9,2	10,1	n.v.t.	10,4	10,4	89%

HOOFDCATEGORIE SPORT, CULTUUR EN ONTSPANNING	Eenheid	Gebied A	Gebied B	Gebied C	Gebied D	Gebied E	Gebied F	bezoekers aandeel
Cultureel centrum/ buurthuis/ wijkgebouw	Per 100 m2 BVO	2,0	2,0	3,0	2,0	3,0	3,0	90%
Bibliotheek	per 100 m2 BVO	0,5	0,8	1,2	0,5	1,2	1,4	97%
Museum	per 100 m2 BVO	0,6	0,8	1,1	0,6	1,1	n.v.t.	95%
Bioscoop	per 100 m2 BVO	3,2	8,0	11,1	3,2	11,2	13,7	94%
Filmtheater/filmhuis	per 100 m2 BVO	2,6	5,3	7,9	2,6	7,9	9,9	97%
Theater/schouwburg (100 zitplaatsen is 300 m2 BVO)	per 100 m2 BVO	7,4	8,0	9,8	7,4	9,8	12,0	87%
Musicaltheater (100 zitplaatsen is 840 m2 BVO)	per 100 m2 BVO	2,9	3,4	4,0	2,9	4,0	5,1	86%
Casino	per 100 m2 BVO	5,7	6,1	6,5	5,7	6,5	8,0	86%
Bowlingcentrum	per bowlingbaan	1,6	2,3	2,8	1,6	2,8	2,8	89%
Biljart-/snookercentrum	per tafel	0,9	1,2	1,4	0,9	1,4	1,8	87%
Dansstudio	per 100 m2 BVO	1,6	3,9	5,5	1,6	5,5	7,4	93%
Fitnessstudio/sportschool	per 100 m2 BVO	1,4	3,4	4,8	1,4	4,8	6,5	87%
Fitnesscentrum	per 100 m2 BVO	1,7	4,5	6,3	1,7	6,3	7,4	90%
Wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)	per 100 m2 bassin	n.v.t.	n.v.t.	9,3	n.v.t.	9,3	10,3	99%
Sauna, hammam	per 100 m2 bassin	2,5	4,6	6,7	2,5	6,7	7,3	99%
Sporthal*	per 100 m2 BVO	1,6	2,2	2,9	1,6	2,9	3,5	96%
Sportzaal*	per 100 m2 BVO	1,2	2,0	2,8	1,2	2,9	3,6	94%
Tennishal	per 100 m2 BVO	0,3	0,4	0,5	0,3	0,5	0,5	87%
Padelhal	per 100 m2 BVO	0,4	0,5	0,7	0,4	0,7	0,7	87%
Squashhal	per 100 m2 BVO	1,6	2,4	2,7	1,6	2,7	3,2	84%
Zwembad overdekt	per 100 m2 bassin	n.v.t.	10,7	11,5	n.v.t.	11,5	13,3	97%
Zwembad openlucht	per 100 m2 bassin	n.v.t.	10,1	12,9	n.v.t.	12,9	15,8	99%
Zwemparadijs	per 100 m2 bassin	n.v.t.	n.v.t.	4,0	n.v.t.	4,0	4,0	99%
Sportveld (exclusief kantine, kleedruimte, oefenveldje en toiletten)	per hectare netto terrein	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0	95%
Stadion	per zitplaats	0,1	0,1	0,1	n.v.t.	0,1	n.v.t.	99%
Kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)	per 100 m2 BVO	1,3	1,6	1,9	1,3	1,9	2,1	98%
Kunstijsbaan (400 meter)	per 100 m2 BVO	n.v.t.	2,3	2,6	n.v.t.	2,6	2,8	98%
Ski- snowboardhal (exclusief oefenpistes)	per 100 m2 sneeuw	n.v.t.	n.v.t.	2,6	n.v.t.	2,6	n.v.t.	98%

*een sporthal is een locatie waar toernooien en (opeenvolgende) wedstrijden plaatsvinden, bij een sportzaal is dat niet het geval en gaat het bijvoorbeeld om een gymzaal zonder tribunes.

HOOFDCATEGORIE SPORT, CULTUUR EN ONTSPANNING	Eenheid	Gebied A	Gebied B	Gebied C	Gebied D	Gebied E	Gebied F	bezoekers aandeel
Jachthaven	per ligplaats	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	-
Golfoefencentrum (pitch en putt - uitgaande van circa 6 hectare)	per centrum	n.v.t.	n.v.t.	51,1	n.v.t.	51,1	56,2	93%
Golfbaan (18 holes)	per 18 holes, 60 hectare	n.v.t.	n.v.t.	96,0	n.v.t.	96,0	118,3	98%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), gemiddeld en kleiner	per 100 m2 BVO	3,1	3,9	4,7	3,1	4,7	5,1	97%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), groot	per 100 m2 BVO	3,7	4,6	5,6	3,7	5,6	6,1	98%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), zeer groot	per 100 m2 BVO	3,9	4,9	5,8	4,0	5,9	6,4	98%
Kinderboerderij (stadsboerderij)	per gemiddelde boerderij	3,1	3,9	4,7	3,1	4,7	5,1	97%
Manege (paardenhouderij)	per box	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,4	90%
Dierenpark	per hectare netto terrein	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0	99%
Attractie- en pretpark	per hectare netto terrein	n.v.t.	n.v.t.	8,0	n.v.t.	8,0	8,0	99%
Volkstuin	per 10 tuinen	n.v.t.	1,3	1,4	n.v.t.	1,4	1,5	100%
Plantentuin (botanische tuin)	per gemiddelde tuin	n.v.t.	7,5	10,5	n.v.t.	10,5	13,5	99%

HOOFDCATEGORIE HORECA EN (VERBLIJFS) RECREATIE	Eenheid	Gebied A	Gebied B	Gebied C	Gebied D	Gebied E	Gebied F	bezoekers aandeel
Camping (kampeerterrein) - exclusief 10% voor gasten en bezoekers	per standplaats	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1,2	90%
Bungalowpark (huisjescomplex)	per bungalow	n.v.t.	n.v.t.	1,7	n.v.t.	n.v.t.	2,1	91%
1* hotel	per 10 kamers	0,4	0,8	2,4	0,4	2,5	4,5	77%
2* hotel	per 10 kamers	1,4	2,3	4,1	1,5	4,3	6,3	80%
3* hotel	per 10 kamers	2,2	3,3	5,0	2,2	5,2	6,8	77%
4* hotel	per 10 kamers	3,4	5,1	7,2	3,5	7,5	9,0	73%
5* hotel	per 10 kamers	5,3	7,9	10,6	5,5	11,0	12,6	65%
Bed & Breakfast	per kamer	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	100%
Cafe/bar/cafetaria	per 100 m2 BVO	5,0	5,0	6,0	6,0	7,0	n.v.t.	90%
Restaurant	per 100 m2 BVO	5,0	5,0	6,0	7,0	7,0	9,0	80%
Discotheek	per 100 m2 BVO	6,9	13,9	20,8	7,0	20,9	20,8	99%
Evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw	per 100 m2 BVO	5,5	6,5	8,5	5,5	8,5	n.v.t.	99%

HOOFDCATEGORIE GEZONDHEIDSZORG EN (SOCIALE)VOORZIENINGEN								aandeel
Huisartsenpraktijk(-centrum)	per behandelkamer	2,1	2,5	3,0	2,3	3,3	3,3	57%
Apotheek	per apotheek	2,3	2,8	3,2	2,4	3,4	n.v.t.	45%
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1,3	1,5	1,8	1,4	2,0	2,0	57%
Consultatiebureau	per behandelkamer	1,4	1,6	1,9	1,5	2,1	2,2	50%
Consultatiebureau voor ouderen	per behandelkamer	1,3	1,6	1,9	1,3	2,0	2,2	38%
Tandartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1,6	2,0	2,4	1,7	2,6	2,7	47%
Gezondheidscentrum - exclusief parkeren i.r.t. apotheek indien aanwezig	per behandelkamer	1,6	1,9	2,2	1,7	2,5	2,5	55%
Ziekenhuis - exclusief bezoekers en medewerkers	per 100 m2 BVO	1,4	1,6	1,7	1,5	1,9	2,0	29%
Crematorium	per (deels) gelijktijdige plechtigheid	n.v.t.	n.v.t.	30,1	n.v.t.	30,1	30,1	99%
Begraafplaats	per (deels) gelijktijdige plechtigheid	n.v.t.	n.v.t.	31,6	n.v.t.	31,6	31,6	97%
Penitentiaire inrichting	per 10 cellen	1,7	2,2	3,3	1,7	3,3	3,7	37%
Religiegebouw	per zitplaats	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	n.v.t.	-
Verpleeg- en verzorgingstehuis	per wooneenheid	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	n.v.t.	60%

HOOFDCATEGORIE ONDERWIJS	Eenheid	Gebied A	Gebied B	Gebied C	Gebied D	Gebied E	Gebied F	bezoekers aandeel
Kinderdagverblijf (crèche) - exclusief kiss&ride	per 100 m2 BVO	1,0	1,2	1,4	1,0	1,4	1,5	0%
Basisonderwijs - exclusief kiss&ride	per leslokaal	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	48%
Middelbare school (bezoekers zijn leerlingen)	per 100 leerlingen	3,7	4,5	4,9	3,7	4,9	4,9	11%
ROC (bezoekers zijn leerlingen)	per 100 leerlingen	4,7	5,4	5,8	4,8	5,9	5,9	7%
Hogeschool (bezoekers zijn studenten)	per 100 studenten	9,3	10,0	10,7	9,4	10,9	10,9	72%
Universiteit (bezoekers zijn studenten)	per 100 studenten	13,2	15,2	16,5	13,4	16,7	16,8	68%
Avondonderwijs of vrijetijdsonderwijs (bezoekers zijn studenten)	per 10 studenten	4,5	5,6	6,8	4,6	6,8	10,5	48%

Bijlage 5 – Fietsparkeernormen

In het Bouwbesluit staan de minimale eisen waaraan voldaan moet worden bij nieuwbouw of verbouwingen. Wanneer voor een gelijkwaardig (collectief) alternatief wordt gekozen, wordt het aantal aan te leggen fietsparkeerplaatsen op eigen terrein vastgesteld aan de hand van onderstaande tabellen. Deze parkeernormen zijn gebaseerd op de landelijke CROW-parkeerkencijfers bandbreedte voor de fiets, variërend tussen laag, gemiddeld en hoog. Meierijstad kiest ervoor om aan de bovenkant van de landelijke CROW-fietsparkeerkencijfers te verkiezen. Met deze fietsparkeernormen wordt het benodigde aantal fietsparkeerplaatsen bepaald waar bouwontwikkelingen in Meierijstad in moeten voorzien. Een aantal functies zijn hierop een uitzondering, waarvoor is gekozen het gemiddelde van de bandbreedte toe te passen. Dit geldt voor de functies (musical)theater/schouwburg, kantoor met/zonder baliefunctie, sportveld en basisschool (personeel).

Gebied	Omschrijving
A	Centrum kernen Veghel en Schijndel
B	Schil-/overloopgebied kernen Veghel en Schijndel
C	Rest bebouwde kom kernen Veghel en Schijndel
D	Centrum kern Sint-Oedenrode
E	Rest bebouwde kom kern Sint-Oedenrode & bebouwde kom kernen Erp, Keldonk, Boerdonk, Wijbosch, Olland, Boskant, Nijnsel, Mariaheide, Eerde & Zijtaart
F	Buitengebied

HOOFDCATEGORIE WONEN	Eenheid	Aantal fietsparkeerplaatsen	
		Bewoners	Bezoekers
Woning kleiner dan 75 m^2 BVO	per woning	2,0	0,5
Woning van 75 tot 100 m^2 BVO	per woning	3,0	0,5
Woning van 100 en groter m^2 BVO	per woning	4,0	0,5
Kamerverhuur	per kamer	1,0	0,5

HOOFDCATEGORIE WERKEN	Eenheid	Aantal fietsparkeerplaatsen
Kantoor (zonder baliefunctie)	per 100 m2 BVO	2,0
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefuncties)	per balie	6,0

HOOFDCATEGORIE WINKELEN EN BOODSCHAPPEN	Eenheid	Aantal fietsparkeerplaatsen (inclusief bezoekers)
Winkel	per 100 m2 BVO	4,0
Supermarkt	per 100 m2 BVO	4,3
Bouwmarkt	per 100 m2 BVO	0,4
Tuincentrum	per 100 m2 BVO	0,4
Bibliotheek	per 100 m2 BVO	5,0
Museum	per 100 m2 BVO	1,4
Bioscoop	per 100 m2 BVO	12,0
Filmtheater/filmhuis	per 100 m2 BVO	24,0
Theater/schouwburg (100 zitplaatsen is 300 m2 BVO)	per 100 m2 BVO	24,0
Musicaltheater (100 zitplaatsen is 840 m2 BVO)	per 100 m2 BVO	24,0
Casino	per 100 m2 BVO	1,4
Bowlingcentrum	per bowlingbaan	3,9
Biljart-/snookercentrum	per tafel	3,9
Dansstudio	per 100 m2 BVO	8,5
Fitnesscentrum	per 100 m2 BVO	8,5
Sauna, hammam	per 100 m2 bassin	3,9
Sporthal*	per 100 m2 BVO	3,9
Sportzaal*	per 100 m2 BVO	6,2
Zwembad overdekt	per 100 m2 bassin	20,0
Zwembad openlucht	per 100 m2 bassin	28,0
Sportveld (exclusief kantine, kleedruimte, oefenveldje en toiletten)	per hectare netto terrein	50,0
Stadion	per 100 zitplaatsen	14,0

*een sporthal is een locatie waar toernooien en (opeenvolgende) wedstrijden plaatsvinden, bij een sportzaal is dat niet het geval en gaat het bijvoorbeeld om een gymzaal zonder tribunes.

HOOFDCATEGORIE SPORT, CULTUUR EN ONTSPANNING	Eenheid	Aantal fietsparkeerplaatsen (inclusief bezoekers)
Cultureel centrum/ buurthuis/ wijkgebouw	Per 100 m2 BVO	5,0
Bibliotheek	per 100 m2 BVO	5,0
Museum	per 100 m2 BVO	1,4
Bioscoop	per 100 m2 BVO	12,0
Filmtheater/filmhuis	per 100 m2 BVO	24,0
Theater/schouwburg (100 zitplaatsen is 300 m2 BVO)	per 100 m2 BVO	24,0
Musicaltheater (100 zitplaatsen is 840 m2 BVO)	per 100 m2 BVO	24,0
Casino	per 100 m2 BVO	1,4
Bowlingcentrum	per bowlingbaan	3,9
Biljart-/snookercentrum	per tafel	3,9
Dansstudio	per 100 m2 BVO	8,5
Fitnesscentrum	per 100 m2 BVO	8,5
Sauna, hammam	per 100 m2 bassin	3,9
Sporthal	per 100 m2 BVO	3,9
Sportzaal	per 100 m2 BVO	6,2
Zwembad overdekt	per 100 m2 bassin	20,0
Zwembad openlucht	per 100 m2 bassin	28,0
Sportveld (exclusief kantine, kleedruimte, oefenveldje en toiletten)	per hectare netto terrein	50,0
Stadion	per 100 zitplaatsen	14,0

HOOFDCATEGORIE HORECA EN (VERBLIJFS) RECREATIE	Eenheid	Aantal fietsparkeerplaatsen (inclusief bezoekers)
1* hotel	per 10 kamers	Maatwerk
2* hotel	per 10 kamers	Maatwerk
3* hotel	per 10 kamers	Maatwerk
4* hotel	per 10 kamers	Maatwerk
5* hotel	per 10 kamers	Maatwerk
Cafe/bar/cafetaria	per 100 m2 BVO	10,0
Restaurant (afhankelijk van type restaurant, van eenvoudig tot luxe)	per 100 m2 BVO	4,0 tot 20,0

HOOFDCATEGORIE GEZONDHEIDSZORG EN (SOCIALE) VOORZIENINGEN	Eenheid	Aantal fietsparkeerplaatsen (inclusief bezoekers)
Huisartsenpraktijk(-centrum)	per behandelkamer	3,7
Apotheek	per apotheek	17,0
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	per behandelkamer	3,7
Tandartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	3,7
Gezondheidscentrum - exclusief parkeren i.r.t. apotheek indien aanwezig	per behandelkamer	3,7
Ziekenhuis - exclusief bezoekers en medewerkers	per 100 m2 BVO	1,4
Crematorium	per (deels) gelijktijdige plechtigheid	8,0
Begraafplaats	per (deels) gelijktijdige plechtigheid	8,0
Penitentiaire inrichting	per 10 cellen	1,4
Religiegebouw	per zitplaats	62,0

HOOFDCATEGORIE ONDERWIJS	Eenheid	Aantal fietsparkeerplaatsen	
		Personeel	Leerlingen
Basisonderwijs <250 leerlingen	per 10 leerlingen	0,4	5,0
Basisonderwijs 250-500 leerlingen	per 10 leerlingen	0,4	5,8
Basisonderwijs >500 leerlingen	per 10 leerlingen	0,4	7,2
Middelbare school (bezoekers zijn leerlingen)	per 100 leerlingen	1,1	16,0
ROC (bezoekers zijn leerlingen)	per 100 leerlingen	1,0	14,0
Hogeschool (bezoekers zijn studenten)	per 100 studenten	Maatwerk	Maatwerk
Universiteit (bezoekers zijn studenten)	per 100 studenten	Maatwerk	Maatwerk
Avondonderwijs of vrijetijdsonderwijs (bezoekers zijn studenten)	per 10 studenten	Maatwerk	Maatwerk

Bijlage 6 – Maximaal acceptabele loopafstanden

De auto- en fietsparkeerplaatsen die worden ingezet voor een bouwontwikkeling moeten op een acceptabele loopafstand liggen. Voor fietsparkeerplaatsen gelden voor héél Meierijstad dezelfde maximale loopafstanden. In gemeente Meierijstad gelden de maximale loopafstanden zoals opgenomen in onderstaande tabel:

Gebied/type parkeerder		Wonen	Werken	Overige functies
Auto				
A	Centrum Veghel	300 meter	600 meter	300 meter
A	Centrum Schijndel	200 meter	600 meter	200 meter
B	Schil-/overloopgebied kernen Veghel en Schijndel	200 meter	300 meter	200 meter
C	Rest bebouwde kom kernen Veghel en Schijndel	150 meter	250 meter	200 meter
D	Centrum kern Sint-Oedenrode	200 meter	600 meter	200 meter
E	Rest bebouwde kom kern Sint-Oedenrode & bebouwde kom kernen Erp, Keldonk, Boerdonk, Wijbosch, Olland, Boskant, Nijnsel, Mariaheide, Eerde & Zijtaart	150 meter	250 meter	200 meter
F	Buitengebied	100 meter	200 meter	100 meter
Fiets				
Vaste gebruikers		0 meter	0 meter	0 meter
Bezoekers		50 meter	50 meter	50 meter

De loopafstanden zijn afgeleid uit de landelijke kencijfers van het CROW. Deze maximale loopafstanden worden gemeten voor de kortste looproute over de openbare weg, dus niet hemelsbreed. Dit betreft de afstand vanaf de dichtstbijzijnde toegang van het gebouw tot aan desbetreffende parkeerplaats, parkeergarage of parkeerterrein.

Bijlage 7 – Aanwezigheidspercentages voor auto en fiets

Met onderstaande aanwezigheidspercentages kan worden bepaald welk aandeel van de auto- en fietsparkeerplaatsen op verschillende momenten door verschillende gebruikersgroepen kunnen worden (dubbel) gebruikt. Deze aanwezigheidspercentages zijn afgeleid uit landelijke kencijfers van het CROW (publicatie 741).

Functie	Werkdag				Koop-	Vrijdag		Zaterdag		Zondag
	Ochtend	Middag	Avond	Nacht	Avond [1]	Middag	Avond	Middag	Avond	Middag
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%	60%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	100%	5%	0% [2]	0%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	60%	60%	100%	0% [3]	60%
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	60%	70%	100%	0% [3]	0% [4]
supermarkt	50%	60%	40%	0%	80%	80%	80%	100%	40%	60%
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	100%	50%	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%
ziekenhuismedewerkers	100%	100%	40%	10%	40%	100%	40%	20%	20%	20%
restaurant/café/bar/cafetaria [5]	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%

[1] Indien sprake van een traditionele koopavond
[2] Indien op zaterdag open: 100%
[3] Indien 's avonds open: 70%
[4] Indien koopzondag: 100%
[5] Hier is sprake van richtgetallen. Maatwerk is bij de verschillende typen restaurants/cafés/bars/cafetaria noodzakelijk.

Bijlage 8 – Correctiefactor parkeerplaatsen op eigen terrein

Type parkeervoorziening	Theoretisch aantal pp	Berekening aantal pp	Toelichting (maatvoering)
Enkele oprit zonder garage of carport	1	1,0	Diepte oprit ≥ 5,5 meter Breedte oprit ≥ 3 meter Inrit ≤ 3,5 meter
Lange oprit zonder garage of carport	2	2,0	Diepte oprit ≥ 11 meter Breedte oprit ≥ 3 meter Inrit ≤ 3,5 meter
Dubbele (brede) oprit zonder garage	2	2,0	Diepte oprit ≥ 5,5 meter Breedte oprit ≥ 5,5 meter Inrit ≤ 3,5 meter
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4	/
Garage (niet bij woning)	1	0,5	/
Garage met enkele oprit	2	1,0	Diepte oprit ≥ 5,0 meter Breedte oprit ≥ 3 meter Inrit ≤ 3,5 meter
Garage met lange oprit	3	2,0	Diepte oprit ≥ 11 meter Breedte oprit ≥ 3 meter Inrit ≤ 3,5 meter
Garage met dubbele (brede) oprit	3	2,0	Diepte oprit ≥ 5,0 meter Breedte oprit ≥ 5,5 meter Inrit ≤ 3,5 meter
Parkeerplaatsen die deel uitmaken van een gebouwde parkeervoorziening of parkeerterrein	1	1,0	/

- Voor parkeerplaatsen op een enkele of dubbele oprit worden de ‘NEN 2443, Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in parkeergarages’ & ‘ASVV 2021, Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom’ gehanteerd, afgetopt met 0,5 meter aan ‘beweegruimte’ rondom de parkeervakken (voor zaken zoals doorgang naar de voordeur of doorgang naar de garage).
- Enkele oprit: 2,5 meter breedte parkeervak, 0,5 meter breedte ‘beweegruimte’ = totaal 3,0 meter.
- Dubbele oprit: 2 maal 2,5 meter breedte parkeervak, 0,5 meter breedte ‘beweegruimte’ = totaal 5,5 meter.
- Dus, per oprit wordt 1 maal de ‘beweegruimte’ ingetekend.

Bijlage 9 – Kwaliteitseisen fietsparkeren

Het gebruik van een fietsparkeervoorziening hangt sterk af van de kwaliteit, de bruikbaarheid en het comfort van die voorziening. Ook de routing binnen de voorziening, de sociale veiligheid en de afmeting van de fietsparkeerplaatsen beïnvloeden het gebruik. De Leidraad Fietsparkeren (CROW-publicatie 741), het Besluit bouwwerken leefomgeving 2024 (artikel 4.171) en FietsParKeur gaan in op kwaliteitsrichtlijnen voor fietsenstallingen. Hierna zijn de belangrijkste kwaliteitseisen opgenomen die leidend zijn voor het ontwerp en de inrichting van fietsparkeervoorzieningen bij bouwontwikkelingen in Meierijstad:

Positionering

Om gebruik van de fiets te stimuleren is de fiets, ten opzichte van andere vervoersmiddelen, bij voorkeur de eerste vervoerskeuze die gebruikers tegenkomen bij vertrek en kan de fiets op de beste plek staan bij aankomst. Om fietsgebruik te stimuleren, wordt bij voorkeur de fietsparkeervoorziening dichter bij de entree geplaatst dan de parkeerplaatsen voor auto's. Dit om het gebruik van de fiets makkelijker te maken dan het gebruik van de auto. Als dat niet mogelijk is, dan moet de fietsparkeervoorziening eenvoudig vindbaar en bereikbaar zijn voor alle gebruikers.

Toegankelijkheid

De belangrijkste kwaliteitseisen voor een toegankelijke fietsparkeervoorziening zijn:

- Vanuit de openbare ruimte is de toegang van de fietsparkeervoorziening duidelijk zichtbaar en herkenbaar.
- De fietsparkeervoorziening heeft bij voorkeur een voetgangersuitgang in de richting van de eindbestemming.
- De afstand mag maximaal circa 50 meter zijn van de fietsparkeervoorziening tot de hoofd-/ neven- /personeelsingang van de bestemmingen en/of functies waarvoor de fietsparkeervoorziening is bestemd.
- De toegang vanaf de weg naar een fietsparkeervoorziening op lager of hoger niveau is goed en comfortabel te gebruiken voor alle fietsen en scooters; dus ook voor zware fietsen, elektrische fietsen, scootmobielen en fietsen met afwijkende maten (kratten, brede sturen, brede banden, lange fietsen, etc.).
- Het hellingspercentage van een hellingbaan is maximaal 22%; een trap heeft ideaal een hellingspercentage van maximaal 18%, met een aantrede van 50 cm en een optrede van 9 cm of met een aantrede van 60 cm en een optrede van 10 cm. Naast een trap horen fietsgoten, bij voorkeur aan beide zijden.
- Voor een fietsparkeervoorziening waar ook scooters, bakfietsen, scootmobielen en andere zware fietsen in gestald worden kan geen trap worden toegepast. Het hellingpercentage moet zodanig zijn dat het hoogteverschil door bakfietsen, elektrische fietsen, scootmobielen en scooters zonder ondersteuning overbrugd kan worden.
- Een gebruiker moet de toegang van een fietsparkeervoorziening gemakkelijk kunnen openen: automatisch, met een eenvoudig te bedienen drukknop of kaartlezer.

Inrichting en bruikbaarheid

De belangrijkste kwaliteitseisen voor een goede inrichting en goed bruikbare fietsparkeervoorziening zijn:

- De fietsparkeervoorziening moet logisch en overzichtelijk zijn ingedeeld.
- Binnen en vanuit de fietsparkeervoorziening naar de bijbehorende bestemming is een logische, snelle en eenvoudige routing. Bij voorkeur kunnen gebruikers vanuit de fietsparkeervoorziening rechtstreeks (liefst binnendoor) doorlopen naar de bestemming, zonder terug te hoeven lopen door de fietsparkeervoorziening.
- De sociale veiligheid wordt gewaarborgd door een overzichtelijke inrichting, goede verlichting en bij voorkeur daglichttoetreding. Als een fietsparkeervoorziening openbaar toegankelijk is kan (camera)toezicht of bewaking overwogen worden.
- Gebruikers moeten elkaar in de verkeersruimtes van de fietsparkeervoorziening kunnen passeren.

- Stallingssystemen voor fietsen moeten voldoen aan de eisen van FietsParkeur of zijn gelijkwaardig daaraan, met een hart op hart afstand van minimaal 40 cm.
- De minimale vrije hoogte in een gebouwde fietsparkeervoorziening is 290 cm om dubbellaags rekken te kunnen plaatsen. Bij gebouwen voor kinderen kan dit 230 cm zijn, omdat dubbellaags rekken ongeschikt zijn voor kinderen.
- De hart op hart-afstand tussen twee fietsparkeerplaatsen bij een stallingssysteem op gelijk niveau is minimaal 800 mm breed.
- De hart op hart-afstand tussen twee fietsparkeerplaatsen bij een hoog/laag fietsparkeersysteem is minimaal 40 cm breed voor zowel onder- als bovenlaag; De gangpaden in de fietsparkeervoorziening zijn minimaal 210 cm breed en een hoofdgang is minimaal 300 cm breed, zowel voor fiets als scooter.
- Een parkeersysteem waarin naast standaard fietsen ook fietsen passen met veel voorkomende afwijkende maten, heeft de voorkeur. Dan passen nagenoeg alle fietsen probleemloos op elke stallingsplek, ook die met een krat, bagagedrager vóór, breed stuur, brede banden, etc. Een andere mogelijkheid is een apart parkeervak, waarin afwijkende maten fietsen op hun standaard of scootmobielen kunnen worden gestald.

Bijlage 11 – Rekenvoorbeelden

Om de toepassing van onze parkeernormen te illustreren, zijn hierna een aantal rekenvoorbeelden opgenomen.

Rekenvoorbeeld 1 | Toets op dubbelgebruik
Een bouwontwikkeling omvat 700 m2 BVO kringloopwinkel met daarboven 6 koopappartementen van elk 65 m2 BVO. De ontwikkeling ligt in de rest bebouwde kom van Veghel, Gebied C.

Stap 1 – Berekenen normatieve parkeervraag (per functie)
Functie Koopwoningen_Koop appartement_ Woning kleiner dan 75 m2 BVO:

KOOPWONINGEN	Gebied A		Gebied B		Gebied C		Gebied D		Gebied E		Gebied F	
Functie	Bewoners	Bezoekers	Bewoners	Bezoekers	Bewoners	Bezoekers	Bewoners	Bezoekers	Bewoners	Bezoekers	Bewoners	Bezoekers
KOOP, HUIS, VRIJSTAAND												
Woning	1,5	0,1	1,6	0,1	1,9	0,15	1,5	0,15	2,0	0,2	2,1	0,3
KOOP, HUIS, TWEE-ONDER-EEN-KAP												
Woning	1,4	0,1	1,5	0,1	1,8	0,15	1,4	0,15	1,9	0,2	1,9	0,3
KOOP, HUIS, TUSSEN/HOEK												
Woning	1,2	0,1	1,4	0,1	1,7	0,15	1,2	0,15	1,8	0,2	1,8	0,3
KOOP, APPARTEMENT												
Woning kleiner dan 75 m^2 BVO	1,0	0,1	1,1	0,1	1,3	0,15	1,0	0,15	1,3	0,2	1,3	0,3
Woning van 75 tot 100 m^2 BVO	1,1	0,1	1,2	0,1	1,3	0,15	1,1	0,15	1,4	0,2	1,4	0,3
Woning van 100 en groter m^2 BVO	1,3	0,1	1,4	0,1	1,7	0,15	1,3	0,15	1,8	0,2	1,8	0,3

6 koopappartementen * (1,7 bewonersparkeernorm + 0,15 bezoekersparkeernorm) =
6 * (1,7 + 0,15) = 11,1 parkeerplaatsen

Functie Kringloopwinkel:

HOOFDCATEGORIE WINKELEN EN BOODSCHAPPEN	Eenheid	Gebied A	Gebied B	Gebied C	Gebied D	Gebied E	Gebied F	bezoekers aandeel
Buurtsupermarkt	per 100 m2 bvo	1,9	2,7	3,5	2,3	4,1	n.v.t.	89%
Fullservice-supermarkt	per 100 m2 bvo	3,4	4,4	5,2	3,9	5,9	n.v.t.	93%
Grote supermarkt (XL)	per 100 m2 bvo	6,0	6,9	7,7	6,6	8,6	n.v.t.	84%
Groothandel specialist (zoals levensmiddelen, kantoorartikelen)	per 100 m2 bvo	n.v.t.	5,7	5,9	n.v.t.	6,8	n.v.t.	80%
Groothandel algemeen	per 100 m2 bvo	n.v.t.	6,4	6,4	n.v.t.	7,1	n.v.t.	80%
Buurtwinkelcentrum en dorps(winkel)centrum	per 100 m2 bvo	3,5	n.v.t.	n.v.t.	3,6	n.v.t.	n.v.t.	72%
Wijkwinkelcentrum (klein)	per 100 m2 bvo	3,5	n.v.t.	n.v.t.	3,7	n.v.t.	n.v.t.	76%
Wijkwinkelcentrum (gemiddeld)	per 100 m2 bvo	n.v.t.	3,1	3,7	n.v.t.	4,0	n.v.t.	79%
Wijkwinkelcentrum (groot)	per 100 m2 bvo	n.v.t.	3,7	4,5	n.v.t.	4,9	n.v.t.	81%
Kringloopwinkel	per 100 m2 bvo	n.v.t.	4,4	5,1	n.v.t.	5,5	n.v.t.	89%
Bruin- en witgoedzaken	per 100 m2 bvo	n.v.t.	4,8	5,7	n.v.t.	6,1	n.v.t.	92%
Woonwarenhuis/woonwinkel	per 100 m2 bvo	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	n.v.t.	91%

700 m2 BVO winkeloppervlak / 100 m2 BVO functie eenheid * 5,1 parkeernorm =
700 / 100 * 5,1 = 35,7 parkeerplaatsen

Normatieve parkeervraag: 11,1 + 35,7 = 46,8 parkeerplaatsen

Stap 2 – Rekening houden met bestaande parkeersituatie
In de bestaande situatie zijn er geen parkeerplaatsen gerelateerd aan de huidige functie (braakliggend terrein).

Stap 3 – Vaststelling van de parkeervraag
Dus, de parkeervraag voor deze bouwontwikkeling bedraagt 47 parkeerplaatsen.

Stap 4 – Mobiliteitscorrectie om de (auto)parkeereis te verlagen
De bouwontwikkeling ligt niet in een nabijheid van 400 meter loopafstand of 1500 meter fietsafstand van een multimodale knoop. Daarom wordt er GEEN verlaging op de (auto)parkeereis in de vorm van een mobiliteitscorrectie toegepast.

Stap 5 – Parkeerplaatsen op eigen terrein als uitgangspunt
Aangezien een mix van functies gerealiseerd zal worden binnen deze bouwontwikkeling, is een toets op dubbelgebruik toepasselijk. Met de aanwezigheidspercentages per moment van de week voor de functies wonen en detailhandel is de parkeereis per moment van de week te bepalen.

Functie	Werkdag				Koop-	Vrijdag		Zaterdag		Zondag
	Ochtend	Middag	Avond	Nacht	Avond [1]	Middag	Avond	Middag	Avond	Middag
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%	60%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	100%	5%	0% [2]	0%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	60%	60%	100%	0% [3]	60%
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	60%	70%	100%	0% [3]	0% [4]
supermarkt	50%	60%	40%	0%	80%	80%	80%	100%	40%	60%

In de volgende tabel is de parkeereis per moment van de week weergegeven:

Functie	Werkdag				Koop-	Vrijdag		Zaterdag		Zondag
	Ochtend	Middag	Avond	Nacht	Avond	Middag	Avond	Middag	Avond	Middag
Bewoners	6,1	6,1	9,2	10,2	8,2	7,1	7,1	7,7	8,2	7,7
Bezoekers	0,4	0,5	0,7	0,0	0,6	0,5	0,9	0,9	0,9	0,8
Kringloopwinkel	10,7	21,4	3,6	0,0	26,8	21,4	21,4	35,7	0,0	21,4
Totaal	17,2	28,0	13,4	10,2	35,6	29,1	29,5	**44,3**	9,1	29,9

Uit dit rekenvoorbeeld volgt de zaterdagmiddag als het maatgevende moment met een parkeereis van 44 autoparkeerplaatsen.

Rekenvoorbeeld 2 | Toepassing saldering
In een bestaand kantoorpand in het centrumgebied, Gebied A, worden 25 appartementen van 40 m2 BVO gerealiseerd. Het gebouw heeft een oppervlakte van 1.500 m2 BVO.

Stap 1 – Berekenen normatieve parkeervraag (per functie)
Functie Koopwoningen_Koop appartement_ Woning kleiner dan 75 m2 BVO

KOOPWONINGEN	Gebied A		Gebied B		Gebied C		Gebied D		Gebied E		Gebied F	
Functie	Bewoners	Bezoekers	Bewoners	Bezoekers	Bewoners	Bezoekers	Bewoners	Bezoekers	Bewoners	Bezoekers	Bewoners	Bezoekers
KOOP, HUIS, VRIJSTAAND												
Woning	1,5	0,1	1,6	0,1	1,9	0,15	1,5	0,15	2,0	0,2	2,1	0,3
KOOP, HUIS, TWEE-ONDER-EEN-KAP												
Woning	1,4	0,1	1,5	0,1	1,8	0,15	1,4	0,15	1,9	0,2	1,9	0,3
KOOP, HUIS, TUSSEN/HOEK												
Woning	1,2	0,1	1,4	0,1	1,7	0,15	1,2	0,15	1,8	0,2	1,8	0,3
KOOP, APPARTEMENT												
Woning kleiner dan 75 m^2 BVO	1,0	0,1	1,1	0,1	1,3	0,15	1,0	0,15	1,3	0,2	1,3	0,3
Woning van 75 tot 100 m^2 BVO	1,1	0,1	1,2	0,1	1,3	0,15	1,1	0,15	1,4	0,2	1,4	0,3
Woning van 100 en groter m^2 BVO	1,3	0,1	1,4	0,1	1,7	0,15	1,3	0,15	1,8	0,2	1,8	0,3

25 koopappartementen * (1,00 bewonersparkeernorm + 0,10 bezoekersparkeernorm) =
25 * (1,00 + 0,10) = 27,5 parkeerplaatsen

Normatieve parkeervraag = 28 parkeerplaatsen

Stap 2 – Rekening houden met bestaande parkeersituatie
De oude functie heeft een parkeernorm van 1,5 per 100 m2 BVO.

HOOFDCATEGORIE WERKEN	Eenheid	Gebied A	Gebied B	Gebied C	Gebied D	Gebied E	Gebied F	bezoekers aandeel
Kantoor (zonder baliefunctie)	per 100 m2 BVO	1,5	2,0	2,1	1,9	2,6	2,6	5%
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefuncties)	per balie	2,1	2,4	2,9	2,5	3,6	3,6	20%
Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	per 100 m2 BVO	1,5	2,0	2,4	1,6	2,4	2,4	5%
Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)	per 100 m2 BVO	0,7	0,9	1,1	0,5	1,1	1,1	5%
Bedrijfsverzamelgebouw	per 100 m2 BVO	1,3	1,6	1,9	1,4	2,0	2,0	20%
Opslagruimte (particulier)	per vestiging	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	10,0	10,0	-

Dit wil zeggen dat er voor de kantoorfunctie parkeerplaatsen beschikbaar zijn:
1.500 m2 BVO kantooroppervlak / 100 m2 BVO functie eenheid * 1,5 parkeernorm =
1.500 / 100 * 1,5 = 22,5 parkeerplaatsen

De parkeervraag van de huidige functie (kantoor/bedrijf), mag in mindering worden gebracht op de parkeervraag van de toekomstige functie (woningen bewoners + woningen bezoekers). Hierbij moet rekening worden gehouden met de verschillen in aanwezigheidspercentages van beide functies:

Functie	Werkdag				Koop-	Vrijdag		Zaterdag		Zondag
	Ochtend	Middag	Avond	Nacht	Avond [1]	Middag	Avond	Middag	Avond	Middag
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%	60%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	100%	5%	0% [2]	0%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	60%	60%	100%	0% [3]	60%
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	60%	70%	100%	0% [3]	0% [4]
supermarkt	50%	60%	40%	0%	80%	80%	80%	100%	40%	60%
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	100%	50%	100%	100%	100%	75%

In de volgende tabel is de parkeereis per moment van de week weergegeven:

Functie	Werkdag				Koop-	Vrijdag		Zaterdag		Zondag
	Ochtend	Middag	Avond	Nacht	Avond	Middag	Avond	Middag	Avond	Middag
Nieuw										
Bewoners	15,0	15,0	22,5	25,0	20,0	17,5	17,5	18,8	20,0	18,8
Bezoekers	1,0	1,3	1,9	0,0	1,8	1,5	2,5	2,5	2,5	2,3
Oud										
Kantoor	-22,5	-22,5	-1,1	-0,0	-1,1	-13,5	-13,5	-0,0	-0,0	-0,0
Parkeereis na saldering	-6,5	-6,3	23,3	**25,0**	20,6	5,5	6,5	21,3	22,5	21,0

Ten opzichte van de huidige situatie neemt de parkeervraag op de werkdagochtenden en werkdagmiddagen af door de bouwontwikkeling. Op de overige momenten van de week ontstaat een hogere parkeervraag. Uit dit rekenvoorbeeld volgt de werkdagnacht als het maatgevende moment met een parkeereis van 25 autoparkeerplaatsen voor de nieuwe bouwontwikkeling.

<u>Stap 3 – Vaststelling van de parkeervraag</u>
Dus, de parkeervraag voor deze bouwontwikkeling bedraagt 25 parkeerplaatsen.

<u>Stap 4 – Mobiliteitscorrectie om de (auto)parkeereis te verlagen</u>
De bouwontwikkeling ligt niet in een nabijheid van 400 meter loopafstand of 1500 meter fietsafstand van een multimodale knoop. Daarom wordt het GEEN verlagen op de (auto)parkeereis in de vorm van een mobiliteitscorrectie toegepast.

<u>Stap 5 – Parkeerplaatsen op eigen terrein als uitgangspunt</u>
Aangezien de parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd zullen worden en exclusief toegankelijk zijn voor bewoners en hun bezoekers, is dubbelgebruik alleen mogelijk tussen bewoners en bezoekers onderling.
Uit dit rekenvoorbeeld volgt de werkdagnacht als maatgevend moment met een parkeereis van 25 autoparkeerplaatsen. Vanuit de bestaande situatie kunnen 23 autoparkeerplaatsen aangesproken worden (salderen). De resterende 2 parkeerplaatsen (25 – 23) gelden als de nog te realiseren (door ontwikkelaar) parkeereis.

Rekenvoorbeeld 3 | Toepassing mobiliteitscorrectie
Nabij busstation Veghel, Gebied A, worden 20 appartementen gerealiseerd met elk een omvang van 80 m2 BVO. De bouwontwikkeling ligt in het gereguleerd gebied (blauwe zone). De toekomstige bewoners van de bouwontwikkeling komen op de POET-lijst (Parkeren Op Eigen Terrein) waarmee zij in beginsel niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning in de openbare ruimte of een ontheffing voor de blauwe zone. De initiatiefnemer zou graag een correctiefactor inzet deelmobiliteit toepassen.

Stap 1 – Berekenen normatieve parkeervraag (per functie)
Functie Koopwoningen_Koop appartement_ Woning kleiner dan 75 m2 BVO

KOOPWONINGEN	Gebied A		Gebied B		Gebied C		Gebied D		Gebied E		Gebied F	
Functie	Bewoners	Bezoekers	Bewoners	Bezoekers	Bewoners	Bezoekers	Bewoners	Bezoekers	Bewoners	Bezoekers	Bewoners	Bezoekers
KOOP, HUIS, VRIJSTAAND												
Woning	1,5	0,1	1,6	0,1	1,9	0,15	1,5	0,15	2,0	0,2	2,1	0,3
KOOP, HUIS, TWEE-ONDER-EEN-KAP												
Woning	1,4	0,1	1,5	0,1	1,8	0,15	1,4	0,15	1,9	0,2	1,9	0,3
KOOP, HUIS, TUSSEN/HOEK												
Woning	1,2	0,1	1,4	0,1	1,7	0,15	1,2	0,15	1,8	0,2	1,8	0,3
KOOP, APPARTEMENT												
Woning kleiner dan 75 m^2 BVO	1,0	0,1	1,1	0,1	1,3	0,15	1,0	0,15	1,3	0,2	1,3	0,3
Woning van 75 tot 100 m^2 BVO	1,1	0,1	1,2	0,1	1,3	0,15	1,1	0,15	1,4	0,2	1,4	0,3
Woning van 100 en groter m^2 BVO	1,3	0,1	1,4	0,1	1,7	0,15	1,3	0,15	1,8	0,2	1,8	0,3

20 koopappartementen * (1,00 bewonersparkeernorm + 0,10 bezoekersparkeernorm) =
20 * (1,00 + 0,10) = 22,0 parkeerplaatsen

Normatieve parkeervraag = 22 parkeerplaatsen
Hiervan zijn 20 parkeerplaatsen bestemd voor bewonersparkeren en 2 voor bezoekersparkeren.

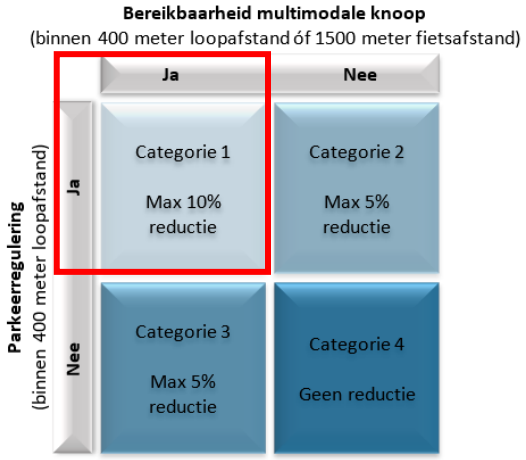
Stap 2 – Rekening houden met bestaande parkeersituatie
In de bestaande situatie zijn er geen parkeerplaatsen gerelateerd aan de huidige functie (braakliggend terrein).

Stap 3 – Vaststelling van de parkeervraag
Dus, de parkeervraag voor deze bouwontwikkeling bedraagt 22 parkeerplaatsen.

Stap 4 – Mobiliteitscorrectie om de (auto)parkeereis te verlagen
De bouwontwikkeling ligt in een nabijheid van 400 meter loopafstand of 1500 meter fietsafstand van een multimodale knoop (busstation Veghel). Op is de bouwontwikkeling gesitueerd in gereguleerd gebied (blauwe zone). Daarom wordt er een correctiefactor op de autoparkeereis in de vorm van een mobiliteitscorrectie toegepast:

De correctiefactor bedraagt een maximale reductie van 10% op de autoparkeereis. Deze is alleen van toepassing op de autoparkeereis i.r.t. bewonersparkeren. Na toepassing van de correctiefactor inzet deelmobiliteit bedraagt de autoparkeereis:

20 koopappartementen * ((1,00 * 90%) bewonersparkeernorm + 0,10 bezoekersparkeernorm) =
20 * (0,90 + 0,10) = 20,0 parkeerplaatsen



Stap 5 – Parkeerplaatsen op eigen terrein als uitgangspunt

De totale parkeereis komt daarmee op 20 parkeerplaatsen. In dit geval worden de parkeerplaatsen exclusief gereserveerd voor bewoners en hun bezoek. Dubbelgebruik zal dus voor die twee functies gecontroleerd worden.

Functie	Werkdag				Koop-	Vrijdag		Zaterdag		Zondag
	Ochtend	Middag	Avond	Nacht	Avond [1]	Middag	Avond	Middag	Avond	Middag
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%	60%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	100%	5%	0% [2]	0%	0%

Als tegenprestatie voor het toepassen van de mobiliteitscorrectie bij de inzet van een deelconcept, moeten 2 parkeerplaatsen voor deelauto's op eigen terrein worden geplaatst (per 25 wooneenheden 1 deelauto, met een minimaal totaalaanbod van 2 deelauto's). De parkeerplaatsen die nodig zijn voor het parkeren van deze deelauto's moet bij de parkeereis worden opgeteld en zijn exclusief beschikbaar voor de deelauto's (gereserveerd).

Functie	Werkdag				Koop-	Vrijdag		Zaterdag		Zondag
	Ochtend	Middag	Avond	Nacht	Avond	Middag	Avond	Middag	Avond	Middag
Nieuw										
Bewoners	12,0	12,0	18,0	20,0	16,0	14,0	14,0	15,0	16,0	15,0
Bezoekers	0,8	1,0	1,5	0,0	1,4	1,2	2,0	2,0	2,0	1,8
Gereserveerd										
Deelauto's	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
Totaal	14,8	15,0	21,5	**22,0**	19,4	17,2	18,0	19,0	20,0	18,8

Uit dit rekenvoorbeeld volgt de werkdagnacht als het maatgevende moment met een parkeereis van **22** autoparkeerplaatsen.