

Nota Parkeernormen 2022

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeenteraad heeft in 2015 de huidige nota parkeernormen vastgesteld om betere parkeerfaciliteiten te borgen bij ontwikkelingen waar een aanvraag omgevingsvergunning (voorheen bouwvergunning) voor nodig is. Aanleiding hiervoor waren de herziene parkeerkencijfers van het CROW in 2012.

Door transformaties van functies en de benodigde versnelling van de woningbouwopgave met bijbehorende verdichting neemt de druk op de (openbare) ruimte verder toe. Als gevolg daarvan kan bij veel ontwikkelingen de parkeeropgave niet altijd meer volledig op eigen terrein worden opgelost. Voor de mobiliteitstransitie bood de huidige nota onvoldoende instrumenten om te sturen op alternatieve mobiliteitsoplossingen. Dit leidde tot stagnatie van bouwplannen. De nota parkeernormen is met dit document herzien om enerzijds bij ontwikkelingen een betere balans te krijgen tussen theorie en praktijk in relatie tot de bijbehorende (auto)mobiliteit en anderzijds meer ruimte te creëren om samen tot betere oplossingen te komen voor het parkeervraagstuk.

1.2 Doelstelling

Deze nota heeft als doel om de parkeernormen beter toepasbaar en flexibeler te maken voor alle ruimtelijke ontwikkelingen die de komende jaren in Best gaan plaatsvinden. Bij (nieuwe) bewoners, bedrijven en ontwikkelaars moet helder zijn binnen welke kaders zij invulling kunnen geven aan de behoefte aan parkeren. Ook juridisch dient de invulling van de parkeernormen eenduidig geborgd te zijn.

De nieuwe beleidsregels voor parkeernormen dienen ook een hoger doel, namelijk bijdragen aan een goed bereikbaar dorp waar het prettig wonen, werken en verblijven is. Essentieel zijn daarbij de volgende uitgangspunten:

1. De parkeernormen hebben een positieve invloed op de leefbaarheid, duurzaamheid (zoals klimaatadaptatie) en bereikbaarheid van de gemeente Best;
2. Elke initiatiefnemer van (bouw)plannen is verantwoordelijk voor het realiseren van de eigen parkeeroplossing;
3. Een bouwinitiatief of wijziging van een functie van een locatie mag geen parkeerproblemen in de openbare ruimte veroorzaken of die vergroten;

Er is getracht de nota zo algemeen mogelijk te houden en tegelijkertijd bruikbaar te laten zijn voor specifieke situaties. Daar waar de nota voor een ontwikkeling onvoldoende toepasbaar is, bestaat de mogelijkheid om maatwerk te leveren. Dit is nooit een recht, maar een gunst vanuit de gemeente, waarbij de bovengenoemde uitgangspunten blijven gelden.

1.3 Reikwijdte

De 'Nota Parkeernormen 2022' is van toepassing op toekomstige ruimtelijke plannen binnen de gemeente Best, daar waar het betreft nieuwbouw, verbouw, uitbreiding of wijziging van een functie, waarvoor een omgevingsvergunning vereist is. De nota is niet van toepassing op bestaande situaties. De nota is niet het instrument om de grootte van een bestaand parkeertekort aan te tonen.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de belangrijkste uitgangspunten voor het opstellen van de Nota Parkeernormen benoemd. Hoofdstuk 3 beschrijft de regels waaraan een parkeertoets moet voldoen met alle inhoudelijke aspecten. In hoofdstuk 4 wordt het juridische kader geschetst en hoofdstuk 5 is gevuld met de zogenaamde 'slotbepalingen'.

2 Uitgangspunten parkeernormen

2.1 Uitgangspunten

Belangrijke uitgangspunten bij het toepassen van de parkeernormen en de bijbehorende beleidsregels:

1. Best wil een gastvrije gemeente zijn waar bezoekers, bewoners, ondernemers en werkenden gemakkelijk een parkeerplaats kunnen vinden, zonder dat dit lokaal resulteert in een structureel overschot aan parkeren.

2. Nieuwe bouwinitiatieven zullen het parkeren voornamelijk binnen de kaders van de ontwikkeling moeten oplossen.
3. Afwijken van de Nota Parkeernormen kan slechts onder beperkte voorwaarden.
4. Indien het afwijken betrekking heeft op een functiewijziging binnen bestaande bebouwing of op het ontwikkelen van een inbreidingslocatie, en er sprake is van aan- en/of omwonenden, dan wordt de gewijzigde parkeersituatie vooraf besproken met de bewoners en belanghebbenden of met vertegenwoordigers namens deze groepen.

2.2 Parkeerfonds

De overweging tot het instellen van een parkeerfonds is in het verleden vaker besproken. Een alternatief dat bij gemeenten de laatste tijd vaker opduikt in parkeernota's en -verordeningen is het 'mobiliteitsfonds'. Met een mobiliteitsfonds dragen ontwikkelaars ook financieel bij als er vanuit de integrale ruimtelijke overweging minder parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Met de middelen die in het mobiliteitsfonds komen, kunnen naast parkeerplaatsen ook andere doelen worden bekostigd die 'mobiliteit breed' bijdragen aan de bereikbaarheid van het betreffende gebied. Dat kunnen fietsenstallingen zijn of zogeheten mobiliteitshubs.

Op dit moment zijn er onvoldoende aanleidingen om een dergelijk fonds op te richten. Een gebiedsvisie, zoals mogelijk voor de stationsomgeving, kan hier in de toekomst mogelijk verandering in brengen. Of en op welke wijze er in de toekomst gebruik gemaakt wordt van een parkeerfonds of mobiliteitsfonds zal in de eventuele besluitvorming hieromtrent nader uitgewerkt worden.

3 Regels parkeertoets

3.1 Van parkeerkcijfer naar parkeernorm

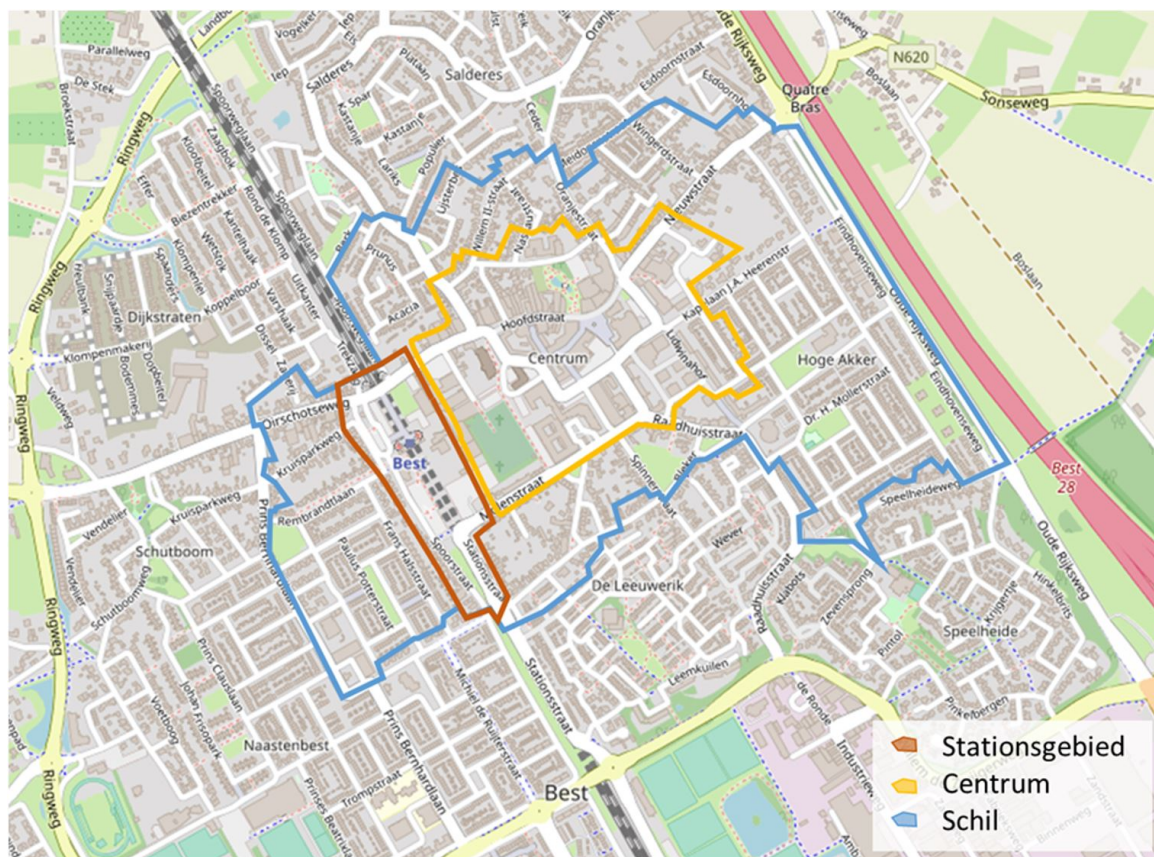
De meeste gemeenten in Nederland baseren de parkeernormen op basis van kencijfers van het CROW. Het CROW doet al enkele decennia onderzoek naar de verkeersaantrekkende werking en parkeervraag bij diverse functies. Afhankelijk van de stedelijkheid, ligging binnen de gemeente en het plaatselijke autobezit, geldt er een bandbreedte waarmee de kencijfers als lokale, maatgevende parkeernormen kunnen worden vastgesteld.

In december 2018 zijn nieuwe kencijfers van het CROW uitgebracht in de publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren. Van parkeerkcijfers naar parkeernormen'. Deze nieuwe kencijfers zijn het vertrekpunt voor de nieuwe parkeernormen. In bijlage 1 zijn de parkeernormen Best opgenomen, in dit hoofdstuk is beschreven hoe de normen zijn bepaald.

Gebiedsindeling

Naast het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen, zoals OV, is ook de locatie van de functie van belang voor de parkeervraag. Functies in het centrum hebben over het algemeen een lagere parkeervraag dan dezelfde functies op andere locaties in de bebouwde kom. Ook de kwaliteit van het openbaar vervoer is essentieel. Gelet op de ruimtelijke ambities bij het station en invoering van de blauwe zone is het stationsgebied apart gekenmerkt voor specifieke parkeernormen.

In de volgende afbeelding is de gebiedsindeling weergegeven. Daarbij is het gebied buiten de schil en binnen de bebouwde kom gekenmerkt als 'rest bebouwde kom' en het gebied buiten de bebouwde kom gekenmerkt als 'buitengebied'.



Bandbreedte

De CROW kencijfers van 2018 zijn ten opzichte van de kencijfers uit 2012 minimaal gewijzigd. Daarnaast is het autobezit in de gemeente niet significant toegenomen en wijzen de gemeentelijke ambities ook niet in de richting om de parkeernorm te gaan verhogen. In de basis worden daarom geen structurele wijzigingen doorgebracht in de hoogte van de parkeernormen, zoals deze in 2015 zijn bepaald. Dit betekent dat de parkeernorm aansluit bij de onderkant van de bandbreedte van de parkeerkencijfers.

De parkeernormen in de bijlage gelden als minimale normen. Daarbij staat het de ontwikkelende partij vrij om op haar eigen terrein meer parkeerplaatsen te realiseren dan in de parkeereis is opgenomen.

Stedelijkheidsgraad

De stedelijkheidsgraad zegt wat over de omgevingsadressendichtheid in de gemeente, ofwel het aantal adressen per vierkante kilometer. De CBS-cijfers van 2020 wijzen uit dat in Best de omgevingsadressendichtheid lichtelijk is toegenomen, van 1.319 naar 1.392 adressen per km². De klassering 'matig stedelijk' blijft echter standhouden (1.000-1.500 adressen per km²).

In haar gebiedsindeling hanteert het CROW geen aparte kencijfers voor een stationsgebied. Omdat het stationsgebied in Best voor andere ruimtelijke opgaven staat dan het centrum, is onderscheid gemaakt naar stedelijkheid. Het stationsgebied onderscheidt zich met 1.800 adressen per km² als 'sterk stedelijk'. Voor het stationsgebied gelden daarom de parkeerkencijfers met ligging 'centrum' voor een 'sterk stedelijk' gebied in plaats van 'matig stedelijk' zoals in de rest van de gemeente Best. Met deze uitgangspunten zijn de parkeernormen in bijlage 1 bepaald.

3.2 Parkeernorm specifieke functies

Aan huis verbonden beroep en bedrijvigheid aan huis

Met regelmaat wordt in woongebieden de woonfunctie gecombineerd met een werkfunctie. Hierbij kan gedacht worden aan een aan huis verbonden beroep (voorbeelden zijn accountants, logopedisten en raadgevend adviseurs) of aan bedrijvigheid aan huis (voorbeelden zijn kappers en schilders).

In de 'beleidsregel aan huis verbonden beroep en bedrijvigheid aan huis' is opgenomen dat het hier per definitie alleen bedrijven zonder personeel betreft. Omdat er geen personeel is, is de verwachte

parkeerdruk laag. Daarbij komt dat deze bedrijfjes vaak in een woonwijk liggen en hun parkeerdruk overdag hebben. In woonwijken is op werkdagen overdag over het algemeen voldoende parkeerruimte.

Voor gevallen, die onder de 'beleidsregel aan huis verbonden beroep en bedrijvigheid aan huis' vallen, zal daarom in de lijn van deze beleidsregel de volgende lijn aangehouden worden:

- betreft het een aan huis verbonden beroep dan zal er geen aanvullende parkeertoets uitgevoerd worden;
- betreft het kleinschalige bedrijvigheid dan geldt dat conform de 'beleidsregel aan huis verbonden beroep en bedrijvigheid aan huis' parkeren op eigen terrein plaats dient te vinden, met dien verstande dat wanneer dit niet mogelijk is, aangetoond dient te worden dat geen sprake is van een onevenredige toename van de parkeerdruk op de omgeving.

Initiatieven die wonen en werken willen combineren en niet voldoen aan deze beleidsregel, bijvoorbeeld omdat zij personeel in dienst hebben, worden onderworpen aan een parkeertoets, zoals beschreven in deze nota.

Transformaties in het centrum

Voor de functiewijzigingen in het transformatiegebied (zie bijlage 6), komt de parkeereis te vervallen. Het gaat om de volgende soorten aanvragen voor omgevingsvergunningen:

- Transformaties tussen horeca, kantoren en detailhandel;
- Uit- en verbouw naar aanleiding van leegstand en verpaupering bij horeca, kantoren en detailhandel;
- Bij transformatie, uit- en verbouw van detailhandel, horeca en kantoren naar een 'woonfunctie' vervalt alleen het bezoekersgedeelte van de parkeereis.

Detailhandel

Er kan mogelijk onduidelijkheid ontstaan over functies die meerdere typen assortimenten aanbieden. Dit geldt bijvoorbeeld voor de functies bouwmarkt, tuincentrum en woonwarenhuis. Er zijn diverse winkels waar naast bouwmaterialen, ook tuinmaterialen en of inrichtingsmaterialen en accessoires wordt verkocht. In veel zaken vindt de verkoop van deze materialen naast elkaar plaats. In dergelijke gevallen wordt voor het totaal de zogenaamde 'hoofdfunctie' aangehouden. Dit is de functie die past bij het merendeel van het oppervlak.

Culturele voorzieningen

Het CROW kent een uitgebreide verdeling van culturele voorzieningen. In de gemeente Best zijn veel van deze voorzieningen niet gevestigd en de verwachting is ook niet dat er een grote verscheidenheid van culturele voorzieningen gaat komen. Om zoveel mogelijk discussie te voorkomen, is het aantal categorieën in deze nota daarom beperkt.

Het betreft de functies 'bioscoop' en 'filmtheater/filmhuis'. In een filmtheater/filmhuis worden volgens de uitleg van CROW artistieke films vertoont. In deze Nota Parkeernormen worden beide voorzieningen onder de functie 'bioscoop' geschaard met de norm die het CROW voor deze functie voorstelt.

Het CROW maakt ook onderscheid in de functies 'theater/schouwburg' en 'musicaltheater'. Deze laatste komt niet voor in Best en de verwachting is ook niet dat dit op korte termijn anders gaat zijn.

Sport

In het verleden is op basis van parkeerdrukmetingen besloten dat de parkeernormen voor sportvoorzieningen (sporthal, sportzaal, tennishal, squashhal en sportveld) in Best hoger moeten liggen dan de minimale parkeerkencijfers van het CROW. Voor deze functies is het bovenste kencijfer uit de bandbreedte (dus de maximale norm) als Bestse parkeernorm bepaald.

Hospice

Het CROW geeft geen kencijfers af voor een hospice. Er wordt daarom evenals in de Nota Parkeernormen 2015 aansluiting gezocht bij een functie die het meeste vergelijkbaar is, met de functies die het CROW beschrijft. In een uitspraak van de ABRvS van 29 september 2010 is in de zaak 'Middenbeemster' (LJN: BN8549) voor het parkeren een hospice onder de functie 'verpleeg/verzorgingstehuis' geschaard. Deze nota neemt dit standpunt over.

Bed & Breakfast

Voor een Bed & Breakfast voorziening vindt bij ver- en -uitbouw alleen een parkeertoets plaats indien er meer dan één gastenkamer is en/of de voorziening in een garage of ander bijgebouw bedoeld voor het stallen van motorvoertuigen wordt ingezet.

3.3 Bepalen van de parkeereis

Op basis van de parkeernormen kan berekend worden hoeveel parkeerplaatsen per functie minimaal benodigd zijn. De parkeernormen per functie geven, onafhankelijk van hun onderlinge samenhang, een beeld van de parkeerbehoefte / parkeervraag. In de praktijk blijkt dat de parkeervraag van functies vaak niet samenvalt in de tijd. Of dat parkeerplaatsen vanwege hun ligging niet voor verschillende functies te combineren zijn. In deze paragraaf wordt aangegeven hoe de parkeernormen toegepast kunnen worden om een nauwkeuriger beeld te krijgen van de parkeervraag van een ontwikkeling.

Grotere gebiedsontwikkelingen

Bij grotere woningbouwplannen in 'rest bebouwde kom' en het 'buitengebied' wordt de bezoekersnorm van 0,3 verlaagd naar 0,2 per wooneenheid. Dit geldt bij woningbouwplannen van meer dan 20 wooneenheden. Daarbij geldt een minimum van 6 parkeerplaatsen voor bezoekers, om te voorkomen dat een ontwikkeling met 20 woningen meer parkeerplaatsen moet aanleggen dan één met 21 woningen.

Mobiliteitscorrectie

Het stationsgebied kent voor een dorp als Best ambitieuze ruimtelijke opgaven. Het is niet passend bij de ruimtelijke ambities als de auto hier op traditionele manier gefaciliteerd blijft worden. Het gebied zal, naast een deel van het centrum, ook gereguleerd parkeergebied worden. Bovendien zijn er met het treinstation en het busnetwerk reeds alternatieven voor de eigen auto beschikbaar. Het hoogwaardige fietsnetwerk en de opkomst van deelmobiliteit maken dit gebied minder auto-afhankelijk. Bij uitbreiding van parkeerregulering of opwaardering van het treinstation (haltering van Sprinters naar ook Intercity's) zullen de beleidsregels met betrekking tot parkeren in een volgende nota parkeernormen meebewegen.

Voor nieuwe woningbouwontwikkelingen kan in dit gebied onder voorwaarden een correctie worden toegepast op de parkeernorm. Ook in de overige gebieden binnen de bebouwde kom is een correctie op basis van de mobiliteitsalternatieven mogelijk. Echter, omdat deze gebieden verder van het station liggen, zal de toe te passen correctie veel kleiner uitvallen.

De mobiliteitscorrectie wordt toegepast op de parkeereis van vaste gebruikers en geldt dus niet voor het bezoekersgedeelte van de parkeereis. Bij functies anders dan wonen moet de initiatiefnemer aantonen dat een (gedeeltelijke) andere invulling van mobiliteit past bij de desbetreffende doelgroep.

Initiatiefnemers zijn niet verplicht om gebruik te maken van een mobiliteitscorrectie.

Indien de ontwikkelaar middels de inzet van deelmobiliteit aanspraak wil maken op een mobiliteitscorrectie, dan dient hij een mobiliteitsplan in te dienen. Dit is een onderbouwing waarin helder beschreven wordt wat voor aanbod deelmobiliteit de ontwikkelaar zal gaan organiseren zodat de reductie op de parkeereis geen toename geeft van de parkeerverlast. Bij het toepassen van een mobiliteitscorrectie dient de initiatiefnemer de onderstaande tabel te hanteren.

Gebied	Inzet aantal deelauto's	Reductie op parkeereis (eigen gebruik)
Stationsgebied	1 deelauto per 20 woningen*	- 20%
Centrum		- 10%
Schil en rest bebouwde kom		n.t.b.**
Buitengebied		n.t.b.**

* Woningbouwplannen tot 40 woningen faciliteren tenminste 2 deelauto's voor de bewoners (eigen gebruik)

** Voor ontwikkelingen verder gelegen vanaf het station en niet gelegen in gereguleerd parkeergebied zal maatwerk van toepassing zijn. In deze gebieden is een correctie een gunst van de gemeente aan de hand van een degelijke onderbouwing.

Het faciliteren van het deelvervoer wordt geregeld door de initiatiefnemer/ontwikkelaar en wordt getoetst aan de volgende criteria:

- *Kwantiteit en kwaliteit van het aanbod*
Het is voor toekomstige gebruikers aantrekkelijk als het aanbod divers en inclusief is. Dit betekent dat het aanbod verschillende deelvoertuigen omvat (bijvoorbeeld (bak)fiets, scooter, personenauto's) en voor iedere gebruiker toegankelijk is. Dit betekent bijvoorbeeld ook verschillende grootte en luxe van de voertuigen, of waarbij een zekere mate van flexibiliteit (op afroep) mogelijk is.
- *Beschikbaarheidsgarantie*

Bij het faciliteren van enkele deelvoertuigen bij een groot aantal wooneenheden bestaat de kans dat alle deelmobiliteit op een aantal piekmomenten bezet in gebruik is. In het plan voor deelmobiliteit moet worden aangetoond hoe de kans zo laag mogelijk wordt gemaakt dat men misgrijpt bij het reserveren van deelmobiliteit. Oftewel, hoe zorgt de ontwikkelaar / aanbieder van deelmobiliteit dat er (bijna) altijd deelmobiliteit (eventueel op afroep) beschikbaar is, ook op piekmomenten.

- **Loopafstand tot de deelmobiliteit**
Het is aantrekkelijker om gebruik te maken van deelmobiliteit als de deelmobiliteit dichtbij de locatie kan worden afgenomen. Het is in deze situaties voordelig dat juist 'eigen auto's' op wat grotere afstand staan geparkeerd, wat de toegankelijkheid voor deelmobiliteit verhoogd.
- **Betaalbaarheid**
Het is belangrijk dat de deelmobiliteit kan concurreren met de kosten die men uitgeeft bij het bezitten van een eigen auto. Dit kan in sommige situaties door een deel van de (vaste) kosten van deelmobiliteit in de bijdrage van de VVE te verweven, waardoor iedereen meebetaalt en de gebruikskosten van de deelmobiliteit lager zullen zijn.
- **Integratie met andere deelmobiliteit in de regio (MaaS)**
Deelmobiliteit kun je afnemen waarbij je altijd weer terug komt op je plaats van herkomst (round trip). Maar in andere gevallen is deelmobiliteit soms onderdeel van een ketenreis (voor- of natransport). Het is dan ook een groot voordeel als de deelmobiliteit regionaal op elkaar is afstemt. Bijvoorbeeld met (de regio) Eindhoven.

De afspraken worden vastgelegd bij verlening van de omgevingsvergunning.

Ook bij niet-woonfuncties is het mogelijk om alternatieve mobiliteitsoplossingen in te zetten die in de praktijk leiden tot minder behoefte aan autoparkeerplaatsen. De initiatiefnemer toont dit aan door middel van een mobiliteitsplan, waarin de toekomstvastheid van de maatregelen randvoorwaardelijk zijn. Een eventuele reductie op de parkeereis bij niet-woonfuncties is een gunst van de gemeente en is niet per definitie altijd van toepassing.

Dubbelgebruik

Indien een ontwikkeling meerdere verschillende functies kent, dan is het in theorie mogelijk om parkeerplaatsen voor meerdere functies in te zetten. Dit geldt uiteraard niet voor parkeerplaatsen die vast toebehoren aan een bepaalde gebruiker. Een voorbeeld is een privé oprit of parkeerplaats bij een woning of een invalideparkeerplaats op kenteken.

Indien er niet vast toebedeelde parkeerplaatsen zijn en een ontwikkeling kent meerdere functies, dan kan een 'dubbelgebruik'-toets uitgevoerd worden om de parkeereis te bepalen. De parkeereis wordt bepaald door de behoefte op het maatgevende moment (piekmoment).

Het CROW heeft richtlijnen uitgegeven waarin per functie de verwachte aanwezigheidspercentages zijn benoemd. Deze percentages zijn opgenomen in bijlage 2.

Parkeren bij reconstructie van gebied (saldering)

De berekening voor de parkeereis gaat er vanuit dat de huidige parkeersituatie een feit is. Een initiatiefnemer wordt niet verantwoordelijk gesteld voor een al in het verleden ontstaan tekort. Indien er op een locatie aangebouwd wordt of functie wordt toegevoegd, zal er slechts voor de extra oppervlakte of toevoeging aan functie voorzien moeten worden in de parkeernorm. Uiteraard moeten opgeheven parkeerplaatsen wel gecompenseerd worden. De compensatie geldt alleen voor functies die op gelijke momenten een parkeerdruk ervaren. De huidige en toekomstige parkeereis moet dus worden afgezet tegen de aanwezigheidspercentages uit bijlage 2. Het omzetten van een feestzaal of kerkgebouw naar wooneenheden heeft bijvoorbeeld op andere momenten een hoge bezettingsgraad. Hierdoor hoeft niet altijd voor de volledige parkeerbehoefte te worden gecompenseerd, maar wordt nauwkeurig gekeken naar de maatgevende momenten in de week.

Ook bij locaties waar de functie gesloopt wordt en een nieuwe functie gerealiseerd wordt, kan de oude parkeersituatie betrokken worden. Uitgangspunt is en blijft dat de nieuwe parkeerdruk op het eigen terrein opgelost wordt. Uiteraard dienen ook parkeerplaatsen die in de oude situatie op het eigen terrein lagen, op het eigen terrein te blijven.

Als een gebouw of terrein meer dan 5 jaar ongebruikt of 'tijdelijk' gebruikt wordt, wordt de parkeerbehoefte van de huidige situatie als 0 beschouwd. Kortom in een dergelijk geval zal in het geheel in de parkeerbehoefte voor de nieuwe functie moeten worden voorzien. In geval van twijfel zal de initiatiefnemer moeten aantonen dat het gebouw of terrein minder dan 5 jaar ongebruikt of 'tijdelijk' gebruikt wordt.

Afronding

Bij het berekenen van de parkeereis wordt pas op het einde van de berekening afgerond op gehele aantallen. Afronding vindt als volgt plaats:

- bij kleiner dan 0,5 wordt er naar beneden afgerond;
- bij 0,5 of hoger wordt er naar boven afgerond.

Vrijstelling parkeereis

Wanneer bij nieuwe initiatieven een parkeereis minder dan 1,5 (zonder afronding) bedraagt, wordt vrijstelling verleent van de parkeereis. Er vindt in deze gevallen geen aanvullende toets voor de parkeerbalans plaats. Deze vrijstelling geldt niet voor initiatieven met de functie 'wonen'.

3.4 Oplossen van de parkeereis

Uitgangspunt van de parkeernormen is dat het parkeren op het eigen terrein opgelost wordt. Het 'eigen terrein' moet als zodanig geïnterpreteerd worden dat *'de parkeerbehoefte zelfstandig opgelost moet worden, met inachtneming van de vastgestelde parkeereis en de wijze waarop deze dienen te worden toegepast'*.

Bij nieuwe woningbouwprojecten als Aarlesche Erven is het uitgangspunt dat bewonersparkeren voor vrije sectorwoningen op het eigen perceel plaatsvindt. Bij tussenwoningen is dit in de praktijk moeilijk. Hiervoor kunnen andere afspraken gemaakt worden.

Toegankelijkheid

Uitgangspunt bij het aanleggen van parkeervoorzieningen is dat de parkeerplaatsen voor alle gebruikers toegankelijk zijn. Voor bewoners en personeel kan gekozen worden voor niet openbare parkeerplaatsen. Het bezoekersgedeelte dat onderdeel uitmaakt van de parkeernorm dient altijd openbaar toegankelijk te zijn.

In de praktijk blijkt de openbaarheid van bezoekers bij appartementencomplexen een probleem. Er wordt een private parkeergarage gerealiseerd voor bewoners. Het blijkt dan niet realistisch om alle bezoekers te allen tijde de mogelijkheid te geven gebruik te maken van de parkeerplaatsen in de private parkeergarage. Op het eigen terrein moeten dan nog openbaar toegankelijke bezoekersparkeerplaatsen gerealiseerd worden.

Onder openbaar toegankelijk wordt verstaan dat een automobilist de betreffende parkeergelegenheid via de openbare weg kan bereiken zonder dat een barrière genomen moet worden (denk hierbij aan een dichte poort of een slagboom met pasjessysteem zonder receptie). Het wel of niet openbaar toegankelijk zijn heeft niets te maken met het wel of niet parkeren op eigen terrein. Een bedrijfspand met een hekwerk erom heen met een poort die gedurende werktijden open is, is een goed voorbeeld.

Bij het oplossen van het bezoekersparkeren moet duidelijk worden aangetoond dat de bezoekers ook daadwerkelijk gebruik kunnen maken van de parkeerplaatsen. Dit kan onder de juiste voorwaarden op (eigen) privaat terrein of in het openbaar gebied.

Privaat terrein

Het oplossen van de parkeereis op eigen terrein of privaat terrein kan ook betekenen dat het wordt opgelost op een buurkavel. Het leidt daarmee niet tot extra druk op de openbare ruimte. Hierbij is essentieel dat aangetoond kan worden dat het om een 'toekomstvaste' overeenkomst c.q. constructie gaat. Dit maakt samenwerking van diverse eigenaren op een gezamenlijk parkeerterrein mogelijk, mits de loopafstanden tot de functies beperkt zijn. Deze afstanden zijn afhankelijk van de functies en variëren van 150 tot 800 meter, zie de tabel met loopafstanden per functie verderop in deze paragraaf.

Dergelijke afspraken zullen bij besluitvorming door het college voorzien moeten zijn van een onderbouwd parkeeradvies. De hardheidsclausule (in hoofdstuk 4) zal in deze gevallen toegepast worden. Aan de initiatiefnemer kan gevraagd worden om deze onderbouwing op diens kosten aan te leveren. Hiertoe kan bijvoorbeeld ook een parkeeronderzoek dienen dat door een onafhankelijk adviseur als onderdeel van deze onderbouwing is opgesteld).

Openbaar gebied

Omdat de bestaande parkeercapaciteit in de gemeente zo goed mogelijk willen benutten, is het mogelijk dat de initiatiefnemer de parkeeropgave (deels) invult met private of openbare ongebruikte parkeerplaatsen. Dit kan bijvoorbeeld gedaan worden door gebruik te maken van overcapaciteit in de openbare ruimte, capaciteit in (privé) parkeergarages of privé parkeerterreinen van bedrijven. Hierbij dient rekening gehouden te worden met de maximaal acceptabele loopafstanden per functie in de navolgende tabel.

De initiatiefnemer dient in dat geval aan te tonen dat er restcapaciteit beschikbaar is. Dit kan gedaan worden door een onafhankelijk gespecialiseerd bureau een parkeerdrukmeting op maatgevende tijdstippen te laten uitvoeren. Dit onderzoek moet aantonen dat de parkeerbalans in de omgeving zodanig

is dat met de toename vanuit de ontwikkeling de reguliere parkeerdruk op geen enkel moment boven de 85% uitkomt.

Opmerking: het benutten van restcapaciteit is geen recht, maar een mogelijke gunst van de gemeente. De gemeente kan namelijk ook besluiten dat die restcapaciteit voor andere doeleinden wordt aangewend, zoals bijvoorbeeld voor groen of ter verbetering van de waterhuishouding. De doeleinden hoeven zich dus niet te beperken tot parkeren.

Opmerking: De parkeerplaatsen die op parkeerterreinen/-garages in privaat eigendom zijn, dienen middels formele contracten te allen tijde beschikbaar te blijven. Op het moment dat de parkeerplaatsen verdwijnen, moeten de parkeerplaatsen gecompenseerd worden.

Loopafstanden

Naast maatvoering is ook de ligging van de parkeerplaats van belang. Indien een parkeerplaats te ver van de betreffende functie is gelegen kan deze niet bij de parkeerbalans betrokken worden.

Het CROW heeft in 2021 onderzoek gedaan naar de bereidheid om naar een bepaalde functie te lopen vanaf de geparkeerde auto. De gemeente Best kwalificeert daaruit de volgende loopafstanden als acceptabel:

Hoofd functie	Acceptabele loopafstanden
Wonen	150 meter bewoners 250 meter bezoekers
Winkelen	200 – 600 meter
Werken	200 – 800 meter
Ontspanning	150 – 600 meter
Gezondheidszorg	150 meter
Onderwijs	150 meter

Maatvoering parkeerplaats

Een parkeerplaats wordt in de parkeerbalans pas meegerekend als deze qua maatvoering voldoet aan de voorkeursmaatvoering van het CROW. In bijlage 4 is aangegeven wat de minimale maatvoering moet zijn.

Met uitzondering van woningen is het noodzakelijk dat parkeerders onafhankelijk van elkaar kunnen wegrijden.

Parkeren eigen oprit / garage

Bij de realisatie van woningbouwlocaties geldt dat het parkeren op het eigen terrein de voorkeur heeft. Dit geldt dus ook voor parkeerplaatsen op een eigen oprit of garage / carport. Uiteraard maken deze parkeerplaatsen onderdeel uit van de parkeernorm. In de praktijk gebeurt dit voornamelijk bij vrijstaande woningen en twee-onder-een-kap woningen, maar ook bij nieuwe hoek- en rijwoningen bestaan er mogelijkheden.

Parkeren op het eigen erf maakt dat straten overzichtelijk zijn. Bij het realiseren van nieuwe woningbouwlocaties moet het bezoekersgedeelte van de norm wel in het openbaar gebied opgevangen worden.

Parkeerplaatsen op eigen terrein worden in de praktijk niet altijd volledig benut. Dit komt vooral voor bij grondgebonden woningen. In garages wordt bijvoorbeeld zelden een auto gezet. Voor de functie 'wonen' wordt daarom voor grondgebonden woningen in de berekening van het aantal parkeerplaatsen een correctiefactor ([zie bijlage 3](#)) toegepast.

3.5 Speciale parkeerplaatsen

Invalideparkeerplaatsen

Mensen met een handicap kunnen in aanmerking komen voor een invalidenparkeerkaart. Met deze kaart hebben zij bijzondere rechten voor het gebruik van parkeervoorzieningen. De belangrijkste regel is dat houders van een algemene invalidenparkeerkaart gebruik mogen maken van een algemene invalidenparkeerplaats.

In het integrale toegankelijkheidsbeleid staat dat 2% van de openbare parkeerplaatsen op parkeerterreinen ingericht moet zijn als invalidenparkeerplaats. Het betreft hier parkeerplaatsen voor openbare voorzieningen (zoals een theater, bibliotheek of gemeentehuis).

Voor de functie wonen geldt de eis uit het integrale toegankelijkheidsbeleid niet. Indien noodzakelijk worden voor individuele bewoners invalidenparkeerplaatsen op kenteken toegewezen. In de praktijk gaat dit vaak ten kosten van een openbare parkeerplaats.

De invalideparkeerplaatsen maken onderdeel uit van de parkeereis en komen dus niet extra op de te formuleren eis. De afronding van het aantal invalidenparkeerplaatsen per parkeerterrein is altijd naar boven met een minimum van één.

Bij de realisatie van de invalidenparkeerplaats dient er rekening mee gehouden te worden dat de parkeerplaats zo dicht mogelijk bij de ingang van een gebouw moet liggen, de afstand tot de ingang bedraagt waar mogelijk minder dan 25 meter. De parkeerplaats heeft een minimale afmeting van 3,5 meter breedte x 6,0 meter lengte.

Elektrisch rijden

De elektrische auto is in opkomst en is vanuit de overheid de laatste jaren behoorlijk gestimuleerd. Het is een landelijke ambitie om het elektrisch rijden te laten toenemen. Daarvoor zijn oplaadplaatsen nodig. Het is niet de bedoeling om langdurig op een laadplaats te parkeren (behoudens gedurende de nacht).

De gemeente Best staat open voor initiatieven van derden omtrent elektrisch vervoer. Wij volgen in de basis het bouwbesluit, waar in afdeling 5.4 de voorwaarden zijn opgenomen over 'Laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen bij nieuwbouw en bestaande bouw'. De gemeente volgt de laatste regels van het bouwbesluit. Vanwege de transitie naar elektrisch rijden komt een initiatief van laadplaatsen niet bovenop de parkeereis.

4 Juridisch kader

4.1 Juridische grondslag parkeertoets

De gemeente Best wil nieuwe ontwikkelingen mogelijk maken en borgen dat daarbij voor goede parkeer- en/of mobiliteitsoplossingen gekozen wordt. Ten tijde van vaststelling van de Nota Parkeernormen 2015 was dit geborgd in het Bouwbesluit. Met ingang van 1 juli 2018 dienen parkeernormen opgenomen te worden in het bestemmingsplan. Voor alle nieuwe bestemmingsplannen geldt de verplichting om een parkeernorm voor te schrijven al dan niet in de vorm van een paraplu-bestemmingsplan, dan wel te verwijzen naar de Nota Parkeernormen of parkeerkencijfers van het CROW.

Bij de aanvraag van een omgevingsvergunning voor een nieuwe bouwontwikkeling of functiewijziging, wordt in het kader van een goede ruimtelijke ordening getoetst of er 'voldoende' parkeergelegenheid aanwezig is of gerealiseerd kan worden. Getoetst wordt of er voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd op basis van het ter plaatse geldende bestemmingsplan. Momenteel is dit geregeld in het Paraplubestemmingsplan Parkeernormen en archeologie (9 maart 2017). In dit paraplubestemmingsplan wordt verwezen naar de Nota parkeernormen 2015, met daarbij de vermelding dat indien de beleidsregels gedurende de planperiode worden gewijzigd, er rekening gehouden wordt met deze verwijzing. Zodoende vervangt de Nota Parkeernormen 2022 na vaststelling de Nota Parkeernormen 2015. Een soortgelijke verwijzing ook mogelijk in het Omgevingsplan.

4.2 Strijdigheid bestemmingsplan

Ook bij het opstellen van een bestemmingsplan voor een nieuwe planologische situatie, moet in het kader van een goede ruimtelijke ordening worden aangetoond dat er voldoende parkeergelegenheid aanwezig is of gerealiseerd kan worden. Indien de initiatiefnemer niet kan of wil voldoen aan de parkeereis is medewerking vanuit het parkeervraagstuk niet wenselijk.

Dergelijke initiatieven worden in een vroegtijdig stadium behandeld aan de Beleidstafel cq. Adviestafel (overlegstructuur waarin een eerste beoordeling plaatsvindt van nieuwe initiatieven), waarna er een adviesvoorstel ter besluitvorming wordt voorgelegd.

4.3 Nota parkeernormen als beleidsregel

In voorliggende Nota Parkeernormen wordt het parkeerbeleid voor planontwikkeling vastgelegd voor wat betreft parkeer- en stallingsruimten voor personenauto's. Structurele ruimte voor het parkeren van vrachtwagens, caravans, campers en andere vervoersmiddelen zijn geen onderwerp van deze Nota. Het parkeren van deze categorieën voertuigen vindt in het algemeen plaats op privaat terrein en voor zover de openbare weg hiervoor gebruikt wordt, is dit geregeld in de Algemene Plaatselijke Verordening (hierna te noemen: APV) en/of het parkeerbeleid.

Deze Nota Parkeernormen heeft het karakter van een beleidsregel en wordt gebruikt bij de invulling van bevoegdheden op grond van de Wet Ruimtelijke Ordening (bestemmingsplan) en de Wet Algemene Bepalingen Omgevingsrecht (omgevingsvergunning).

Er bestaan geen landelijk voorgeschreven normen voor parkeren. Wel zijn er landelijke richtlijnen voor de hoogte en het toepassen van parkeercijfers. Deze zijn opgenomen in de CROW publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren. Van parkeercijfers naar parkeernormen' uit 2018. De gemeente Best hanteert deze richtlijnen als basis.

4.4 Hardheidsclausule

Na vaststelling van de 'Nota parkeernormen' zijn de hierin beschreven parkeernormen en werkwijze van toepassing op alle toekomstige ruimtelijke plannen en projecten. Uitzondering vormen de locaties waarvoor in het bestemmingsplan een andere parkeernorm is opgenomen. Parkeernormen opgenomen in bestemmingsplannen in een begreemd gebied zijn rechtsgeldig ten opzichte van parkeernormen die zijn opgelegd vanuit het paraplubestemmingsplan dan wel het omgevingsplan (die gemeentebreed gelden).

Indien de parkeernormen voor de betreffende locatie niet rechtstreeks opgenomen zijn in het bestemmingsplan, kan het college van Burgemeester en Wethouders onderbouwd ontheffing verlenen van hetgeen vastgelegd is in de 'Nota parkeernormen'.

Het college van B&W kan middels een collegebesluit in bijzondere gebieden of situaties afwijken van de geldende normen. Hiervoor dient het plan in lijn te liggen met de gemeentelijke (omgevings)visie waarbij de vastgestelde parkeernormen afbreuk doen aan de billijkheid van één of meer van de onderstaande elementen:

- bereikbaarheid;
- ruimtelijke kwaliteit;
- woningbouwopgave / woonklimaat;
- verblijfskwaliteit / recreëren;
- verduurzaming / vergroening / afwatering.

Een afwijking van deze nota parkeernormen is geen recht van de gemeente. Een en ander dient in een collegebesluit vastgelegd te zijn.

5 Slotbepalingen

5.1 Inwerkingtreding

De 'Nota parkeernormen' treedt in werking op 1 januari 2022 met intrekking van de Nota Parkeernormen 2015.

5.2 Citeertitel

Deze nota kan worden aangehaald als de 'Nota Parkeernormen 2022'.

5.3 Overgangssituatie

In de praktijk worden er bijna dagelijks parkeereisen afgegeven door de gemeente Best. Tot het door de gemeenteraad vaststellen van deze Nota Parkeernormen zijn de afgegeven parkeernormen gebaseerd op wat vastgesteld is in de Nota Parkeernormen uit 2015. Dit betekent dat voor een aantal initiatiefnemers de parkeereis gerekend op basis van de Nota uit 2015 anders kan uitvallen dan uit voorliggende Nota Parkeernormen.

Initiatieven die voor de inwerkingtreding van de 'Nota parkeernormen 2022' een positief principe besluit (van het college) hebben gekregen, kunnen op basis van de parkeernormen uit de Nota Parkeernormen uit 2015 tot een jaar na inwerkingtreding van deze Nota een uitgewerkt plan op basis van de oude parkeernormen in procedure brengen.

Omgevingsvergunningen worden altijd getoetst aan het geldende bestemmingsplan. Indien het bestemmingsplan geen uitsluitel biedt, worden omgevingsvergunningen die vóór inwerkingtreding van de 'Nota parkeernormen 2022' aangevraagd zijn, op basis van de parkeernormen uit de 'Nota Parkeernormen' uit 2015 getoetst, tenzij in de 'Nota parkeernormen 2015' voor de betreffende gebruiksfunctie een lagere parkeernorm is vastgelegd. In dat geval wordt getoetst aan de parkeernormen uit de 'Nota parkeernormen 2022'.

Vastgesteld door de gemeenteraad op 13 december 2021

Verklarende woordenlijst

Arbeitsplaatsen bvo	Maximaal gelijktijdig aanwezige werknemers Bruto vloeroppervlak, het totale vloeroppervlak binnen de buitenmuren inclusief alle verdiepingen
Gestoken parkeren Haaks parkeren	Parkeren onder een parkeerhoek tussen 0° en 90° met de rijbaan. Parkeren loodrecht op de rijbaan.
Initiatiefnemer	De partij die het initiatief neemt tot realisatie van een nieuwe functie of uitbreiding/verbouw van een bestaande functie.
Langsparkeren Mobiliteitsfonds	Parkeren evenwijdig aan de as van de rijbaan. Een fonds dat tot doel heeft om voldoende bereikbaarheid te faciliteren door veilige, innovatieve en duurzame mobiliteit van personen en goederen te realiseren.
Personenauto	Voertuig op vier of meer wielen, ingericht voor het vervoer van personen, met niet meer dan acht zitplaatsen, de bestuurderszitplaats niet meegerekend; in ieder geval wordt als personenauto aangemerkt een voertuig van de voertuigcategorie M met de voertuigclassificatie M1 (conform Europese kaderrichtlijnen)
Parkeerbalans	Met een parkeerbalans wordt de (on)balans berekend tussen de parkeervraag en parkeeraanbod binnen een bepaald gebied.
Parkeercapaciteit Parkeereis	Het aantal aanwezige parkeerplaatsen op een locatie of bij een functie. De parkeereis wordt bepaald door de parkeernorm te combineren met het aantal te realiseren voorzieningen. Uit de berekening conform de Nota parkeernormen vastgelegde regels komt de parkeereis naar voren.
Parkeermobiliteitsfonds	Een fonds dat tot doel heeft om te zorgen voor voldoende parkeerplaatsen ook als dit niet binnen een bouwplan past.
Parkeerkencijfer Parkeernorm	Een indicatie van de parkeervraag bij een nieuwe voorziening. Een door het bevoegd gezag (in dit geval de gemeente Best) vastgestelde hoeveelheid parkeerplaatsen waaraan een nieuwbouwplan moet voldoen om in aanmerking te kunnen komen voor een bouwvergunning. In een parkeernorm kan rekening gehouden worden met mobiliteitsbeleid en bevordering van gebruik van andere vervoerwijzen.
Parkeerplaats	Ruimte waar één voertuig – niet zijnde ‘grote voertuigen’ zoals omschreven in de APV – kan worden geparkeerd.
Parkeeweg Parkeren	Rijbaan op parkeerterrein of in parkeergarage. Doen of laten staan van voertuigen anders dan gedurende de tijd die nodig is voor en gebruikt wordt tot het onmiddellijk in- of uitstappen van personen of voor onmiddellijk laden en lossen van goederen.
vvo	Verkoop vloeroppervlak
wvo	Woon vloeroppervlak bij appartementen
wvo	Winkel vloeroppervlak bij detailhandel

Literatuurlijst

CBS	www.cbsinuwbuurt.nl	
CROW – Fietsberaad	Fietsparkeerkencijfers 2019	Maart 2020
CROW	Toekomstbestendig parkeren. Kencijfers parkeren en verkeersgenratie	2018
CROW	Wat is het effect van deelauto's op autobezit?	April 2021
CROW	ASVV 2012	2012
CROW	Inzicht in acceptabele loopafstanden	2021
Empaction	Parkeeraanalyse stationsgebied Best	Juni 2020
Gemeente Best	Beleidsregels Bed & Breakfast	Mei 2014
Gemeente Best	Best Mobiel. De Bestse Mobiliteitsaanpak	December 2017
Gemeente Best	Nota Parkeernormen 2015	november 2015
Groen Licht Verkeersadviezen	Huisvesting arbeidsmigranten en verkeer	Juli 2019

Bijlage 1 Overzicht parkeernormen

Algemeen

- Behoudens bij de functie 'Wonen' is het aandeel 'bezoekers' in de parkeernorm verwerkt. Dit aandeel wordt apart genoemd omdat bezoekers in de praktijk vaak op andere locaties parkeren dan vaste gebruikers. Indien helder is dat de bezoekersnorm beduidend hoger ligt, dient hier in de berekening van de parkeereis onderbouwd rekening mee gehouden te worden.
- BVO = bruto vloeroppervlakte; 100 m² bvo = 60 – 80 m² vvo (verkoop (netto) vloeroppervlak)

Parkeernormen 'Wonen'

Belangrijk: De parkeernorm bij wooneenheden bestaat uit een bewonersnorm en een bezoekersnorm.

Voor de volledige parkeernorm van een ontwikkeling dienen deze bij elkaar te worden opgeteld.

Functie	Stati-on	Centrum	Schil	Bezoekers	Rest be-bouwde kom	Buiten-gebied	Bezoekers*	Eenheid (aantal pp/..)
naar doelgroep	Bewoners				Bewoners			
Vrijstaand	1,2	1,3	1,4	0,2	1,7	1,7	0,3	woning
2^1 kap klein (perceel <275 m ²)	1,2	1,3	1,3	0,2	1,4	1,5	0,3	woning
2^1 kap groot (perceel >275 m ²)	1,2	1,3	1,3	0,2	1,5	1,6	0,3	woning
Tussen/hoekwoning	1,2	1,3	1,3	0,2	1,4	1,4	0,3	woning
Koop- en huur appartement tot 50 m ² vvo	0,6	0,7	0,7	0,2	0,7	1,0	0,3	woning
Sociaal huurappartement vanaf 50 m ² vvo	0,7	0,8	0,8	0,2	0,8	1,2	0,3	woning
Koop en vrije sector huur appartement 50 tot 70 m ² vvo	0,7	0,8	0,9	0,2	1,1	1,2	0,3	woning
Koop en vrije sector huur appartement 70 tot 110 m ² vvo	0,9	1,0	1,1	0,2	1,3	1,4	0,3	woning
Koop en vrije sector huur appartement vanaf 110 m ² vvo	1,2	1,3	1,3	0,2	1,5	1,6	0,3	woning
Serviceflat/ aanleunwoning**	0,3	0,5	0,6	0,2	0,6	0,7	0,3	woning
Kamerverhuur	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,4	0,2	kamer
Huisvesting arbeidsmigranten	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,4	0,2	persoon
Tiny house***	0,3	0,3	0,4	0,2	0,4	0,4	0,3	woning

Toelichting *: bij woningbouwplannen van meer dan 20 wooneenheden geldt een bezoekersnorm van 0,2. Daarbij geldt een minimum van 6 parkeerplaatsen voor bezoekers, om te voorkomen dat 20 woningen meer parkeerplaatsen moet aanleggen dan 21 woningen.

Toelichting **: Serviceflat/aanleunwoning: woning die aangepast is voor ouderen of personen met een fysieke of psychische beperking. Bijvoorbeeld groepswonen, vervangend tehuis. Gebruikers zijn redelijk mobiel.

Toelichting ***: Een tiny house is een grondgebonden éénpersoonswoning van maximaal 50 m² vvo, vaak vrijstaand. Een flatgebouw of anderszins (gestapelde) appartementen zonder buitenruimte vallen hier niet onder.

Parkeernormen 'Werken'

Belangrijk: De parkeernormen bij niet-wooneenheden zijn inclusief bezoekersaandeel.

Functie	Station	Centrum	Schil	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Eenheid (Aantal pp/...)	Aandeel bezoekers
Kantoor (zonder baliefunctie)	0,9	1,3	1,7	1,8	2,3	100 m ² bvo	5 %
Commerciële dienstverlening	1,3	1,8	2,1	2,6	3,3	100 m ² bvo	20 %
Arbeidsintensieve/bezoekersextensieve bedrijvigheid	1,1	1,3	1,7	2,1	2,1	100 m ² bvo	5 %
Arbeidsextensieve/bezoekersextensieve bedrijvigheid	0,4	0,4	0,6	0,8	0,8	100 m ² bvo	5 %
Bedrijfsverzamelgebouw	0,8	1,0	1,3	1,6	1,7	100 m ² bvo	Maatwerk

Toelichting:

- Kantoor: Het betreft een kantoorfunctie zonder baliefunctie. Bezoekers zullen dergelijke functies niet of nauwelijks aandoen. Hierbij moet met name gedacht worden aan zakelijke dienstverlening en administratieve dienstverlening.
- Commerciële dienstverlening: Het betreft een kantoorfunctie met een baliefunctie.
- Arbeidsintensieve/bezoekersextensieve bedrijvigheid: het betreft bedrijven met relatief veel werknemers en relatief weinig bezoekers. Voorbeelden zijn industrie, laboratoria of werkplaatsen.
- Arbeidsextensieve/bezoekersextensieve bedrijvigheid: het betreft bedrijven die zowel relatief weinig werknemers als relatief weinig bezoekers trekken. Voorbeelden zijn loodsden, opslag en transportbedrijven.
- Bedrijfsverzamelgebouw: Dit betreft een mix van kantoren (zonder balie) en bedrijvigheid. Het aandeel bezoekers is relatief laag. Het betreft hier alleen bedrijfspanden die een gelijkwaardige mix van kantoren (zonder baliefunctie), arbeidsintensieve en arbeidsextensieve bedrijvigheid kennen. Indien een groot aandeel bezoekers verwacht wordt, is de functie commerciële dienstverlening meer passend.
- Deze parkeernormen zijn alleen voor het autoverkeer, dus exclusief parkeerplaatsen voor vrachtoverkeer.

Parkeernormen 'Winkelen en boodschappen'

Functie	Station	Centrum	Schil	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Eenheid (Aantal pp/...)	Aandeel bezoekers
Buurtsupermarkt	0,9	0,9	1,7	2,5	n.v.t.	100 m ² bvo	89 %
Fullservice supermarkt	2,1	2,1	3,1	4,0	n.v.t.	100 m ² bvo	93 %
Grote supermarkt (XL)	4,9	5,0	5,9	6,7	n.v.t.	100 m ² bvo	84 %
Groothandel in levensmiddelen	n.v.t.	n.v.t.	5,4	5,4	n.v.t.	100 m ² bvo	80 %
Detailhandel: Hoofdwinkel-centrum	2,8	2,8	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	100 m ² bvo	82 %
Detailhandel: Wijk- en buurtcentrum	n.v.t.	n.v.t.	2,1	2,7	n.v.t.	100 m ² bvo	72 %
Kringloopwinkel	n.v.t.	n.v.t.	1,0	1,6	2,0	100 m ² bvo	89 %
Bruin- en witgoedzaken	2,9	3,2	5,1	7,1	8,5	100 m ² bvo	92 %

Woonwarenhuis (zeer groot)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	4,3	4,4	100 m ² bvo	95 %
Woonwarenhuis/ woonwinkel	0,9	1,0	1,4	1,6	1,7	100 m ² bvo	91 %
Meubel- woonboulevard	n.v.t.	n.v.t.	1,9	2,1	n.v.t.	100 m ² bvo	93 %
Winkelboulevard	n.v.t.	n.v.t.	3,5	3,9	n.v.t.	100 m ² bvo	94 %
Bouwmarkt	n.v.t.	n.v.t.	1,6	2,1	2,2	100 m ² bvo	87 %
Outletcentrum	n.v.t.	n.v.t.	8,2	9,1	9,4	100 m ² bvo	94 %
Tuincentrum	n.v.t.	n.v.t.	2,0	2,3	2,6	100 m ² bvo	89 %
Groencentrum	n.v.t.	n.v.t.	2,0	2,3	2,6	100 m ² bvo	89 %

Toelichting:

- Buurtsupermarkt: een supermarkt met een winkelvloeroppervlak kleiner dan 600 m² wvo, die een beperkt verzorgingsgebied kent.
- Fullservice supermarkt: Een supermarkt die zich kenmerkt door een goed serviceniveau. Dit soort supermarkten heeft speciale afdelingen voor groente, vlees, kaas en brood. De verkoopvloeroppervlakte is meestal tussen de 1.000 en 2.000 m² wvo.
- Grote supermarkt: een supermarkt met een winkelvloeroppervlak groter dan 2.500 m² wvo. Deze supermarkten hebben een uitgebreid assortiment.
- Groothandel in levensmiddelen: over het algemeen betreft het hier grootschalige detailhandelsvestigingen op bedrijventerreinen.
- Hoofdwinkelcentrum: alleen voor detailhandel (uitgezonderd supermarktfuncties in het centrum van Best.
- Wijk- en buurtcentrum: ondersteunende winkelgebieden, voornamelijk voor doelgerichte boodschappen. Hierbij wordt in deze nota alle detailhandel buiten het centrum bedoeld die niet onder een andere categorie valt.
- Bruin- en witgoedzaken: het betreft hier detailhandel voor o.a. wasmachines, koelkasten, tv's en media-apparatuur. Het gaat hier over het algemeen om grootschalige, volumineuze vestigingen.
- Woonwarenhuis (zeer groot): voor woonwarenhuis boven de 25.000 m² bvo.
- Woonwarenhuis/woonwinkel: voor woonwarenhuis tot 25.000 m² bvo.
- Een winkelboulevard of retailpark is een verzameling van meerdere, vaak grootschalige detailhandelsvestigingen op korte loopafstand van elkaar (die in tegenstelling tot een woon- of meubelboulevard niet gericht zijn op een gezamenlijk thema).
- Onder woonwarenhuis dienen detailhandelszaken die een breed assortiment voeren als het gaat het inrichten van woningen. Het gaat hierbij op bijvoorbeeld meubels, verf, behang, accessoires en verlichting.
- Bouwmarkt: een winkel waar in hoofdzaak bouwmaterialen aan particulieren worden verkocht.
- Outletcentrum: een outletcentrum is een verzameling van meerdere detailhandelsvestigingen op korte afstand van elkaar, die zich profileert met lagere prijzen dan standaard winkels.
- Tuincentrum: tuincentra zijn detailhandelscentra (boven 1.000 m² wvo). Er worden tuinbenodigheden verkocht, maar ook aanverwante artikelen.
- Groencentrum: groencentra zijn kleinere tuincentra (tot 1.000 m² wvo). Over het algemeen is de buitenruimte ook verkoopruimte.
- Indien functies gebruik maken van een drive-in, is het uitgangspunt dat deze drive-in wat parkeren betreft zelfvoorzienend is.

Parkeernormen 'Sport, cultuur en ontspanning'

Functie	Station	Centrum	Schil	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Eenheid (Aantal pp/...)	Aandeel bezoekers
Bibliotheek	0,2	0,2	0,5	0,9	1,1	100 m ² bvo	97%
Cultureel centrum, buurthuis, wijkgebouw	1,0	2,0	2,0	3,0	3,0	100 m ² bvo	90%

Museum	0,3	0,5	0,7	1,0	1,0	100 m ² bvo	95 %
Bioscoop	2,2	2,2	7,0	10,2	12,7	100 m ² bvo	94 %
Theater/ schouwburg	5,8	5,9	6,5	8,3	10,5	100 m ² bvo	87 %
Casino	5,2	5,2	5,6	6,0	7,5	100 m ² bvo	86 %
Bowlingcentrum	1,1	1,1	1,8	2,3	2,3	Bowlingbaan	89 %
Biljart-/ snookercentrum	0,6	0,6	0,9	1,1	1,5	Tafel	87 %
Dansstudio	1,0	1,1	3,4	5,0	6,9	100 m ² bvo	93 %
Fitnessstudio/ sportschool	0,9	0,9	2,9	4,3	6,0	100 m ² bvo	87 %
Fitnesscentrum	1,2	1,2	4,0	5,8	6,9	100 m ² bvo	90 %
Wellnesscentrum	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	8,8	9,8	100 m ² bvo	99 %
Sauna/hammam	2,0	2,0	4,1	6,2	6,8	100 m ² bvo	99 %
Sporthal	1,7	1,8	2,4	3,1	3,7	100 m ² bvo	96 %
Sportzaal	1,3	1,4	2,2	3,0	3,8	100 m ² bvo	94 %
Tennishal	0,4	0,4	0,5	0,6	0,6	100 m ² bvo	87 %
Squashhal	1,7	1,7	2,5	2,8	3,3	100 m ² bvo	84 %
Zwembad overdekt	n.v.t.	n.v.t.	9,7	10,5	12,3	100 m ² bassin	97 %
Zwembad openlucht	n.v.t.	n.v.t.	9,1	11,9	14,8	100 m ² bassin	99 %
Zwemparadijs	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	3,0	n.v.t.	100 m ² bassin	99 %
Sportveld	27	27	27	27	27	Ha. Netto terrein	95%
Stadion	0,04	0,04	0,04	0,04	n.v.t.	zitplaats	99 %
Kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)	0,9	1,0	1,3	1,6	1,8	100 m ² bvo	98 %
Kunstijsbaan (400 meter)	n.v.t.	n.v.t.	2,0	2,3	2,5	100 m ² bvo	98 %
Ski- en snowboard- hal	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	2,3	n.v.t.	per 100 m ² sneeuw (exclusief oefenpistes)	98 %
Jachthaven	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	Ligplaats	n.b.
Golfoefencentrum	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	49,1	54,2	centrum	93 %
Golfbaan (18 holes)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	86	108,3	18 holes, 60 ha	98 %
Indoorspeeltuin (gemiddeld en kleiner)	0,4	0,6	1,4	2,2	2,6	100 m ² bvo	97 %
Indoorspeeltuin (groot)	1,0	1,2	2,1	3,1	3,6	100 m ² bvo	98 %
Indoorspeeltuin (zeer groot)	2,2	2,4	3,4	4,3	4,9	100 m ² bvo	98 %
Manege	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,3	box	90 %
Kinderboerderij	0,4	0,6	1,4	2,2	2,6	per gem. boerderij	97 %
Dierenpark	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	ha. netto terrein	99 %
Attractie- en pretpark	n.v.t.	4,0	4,0	4,0	4,0	ha. netto terrein	99 %

Volkstuin	n.v.t.	n.v.t.	1,1	1,2	1,3	10 tuinen	100 %
Plantentuin	n.v.t.	n.v.t.	5,0	8,0	11,0	per gem. tuin	99 %

Toelichting:

- Museum: het CROW kent geen norm voor een museum in het buitengebied. In Best komen echter wel musea in het buitengebied voor. De norm is overgenomen van het 'rest bebouwde kom gebied'.
- Bowlingcentrum: dit betreft een voorziening waar de hoofdactiviteit bowlen is. Het betreft dus niet de reactieve bowlingfaciliteiten bij campings, hotels en dergelijke.
- Fitnessstudio/sportschool: sportvoorziening, waar voor het grote deel alleen gebruik gemaakt wordt van fitnessapparaten.
- Fitnesscentrum: grote multifunctionele centra (groter dan 1.500 m² bvo), die een breed pakket aan activiteiten aanbieden die in hoofdzaak gericht zijn op de sportfunctie (voorbeelden zijn spinning, aerobics, krachttraining en eventueel met ondergeschikte wellnessvoorzieningen).
- Wellnesscentrum: hier wordt bedoeld op de grotere zelfstandige sanus's, thermen en kuurcentra (dus niet op voorzieningen bij hotels e.d.). Het verzorgingsgebied van de wellnesscentra is over minimaal regionaal.
- Kunstijsbaan: bij de parkeernorm voor een kunstijsbaan wordt uitgegaan van een sobere semi-verdekt of overdekte 400 meter kunstijsbaan, waar wel wedstrijden op georganiseerd kunnen worden. Uitgangspunt is dat er geen grootschalige tribunes of andere extra's zijn.
- Golfoefencentrum: uitgaande van een omvang van ca. 6 ha. Een golfoefencentrum kan gecombineerd worden met een golfbaan.
- Golfbaan: uitgegaan is van een 18 holes golfbaan van ca. 60 – 70 ha. groot.
- Indoorspeeltuin: Indoorspeeltuinen zijn zelfstandig functionerende speelgelegenheden voor kinderen tussen de 2 en 12 jaar oud, die qua grootte, aard en prijs vallen tussen een wijkspeeltuin en een attractiepark. De parkeernormen zijn afhankelijk van de grootte en daarmee het (regionale) bereik van een dergelijke voorziening. Gemiddeld variëren de afmetingen van 1.500 m² bvo tot 3.500 m² bvo.

Parkeernormen 'Horeca en (verblijfsrecreatie)'

Functie	Station	Centrum	Schil	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Eenheid (Aantal pp/...)	Aandeel bezoekers
Camping	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1,1	standplaats	90 %
Bungalowpark	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1,6	2,0	bungalow	91 %
Bed & Breakfast	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	gastenkamer	99%
1* hotel	0,3	0,3	0,7	2,3	4,4	10 kamers	77 %
2* hotel	1,1	1,1	2,0	3,8	6,0	10 kamers	80 %
3* hotel	1,5	1,6	2,8	4,5	6,3	10 kamers	77 %
4* hotel	2,7	2,9	4,6	6,7	8,5	10 kamers	73 %
5* hotel	4,2	4,5	7,1	9,8	11,8	10 kamers	65 %
Café/bar/cafetaria	4,0	4,0	4,0	5,0	n.v.t.	100 m ² bvo	90 %
Restaurant	8,0	8,0	8,0	12,0	n.v.t.	100 m ²² bvo	80 %
Discotheek	4,1	4,9	11,9	18,8	18,8	100 m ² bvo	99 %
Evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw	3,0	4,0	5,0	6,0	n.v.t.	100 m ² bvo	99 %

Toelichting:

- Camping: De parkeernorm voor een camping is exclusief 10 % voor gasten van bezoekers.
- Bed & Breakfast: een kleinschalige overnachtings- en verblijfsaccommodatie gericht op het bieden van de mogelijkheid tot een toeristisch kortdurend verblijf met het serveren van ontbijt binnen bestaande gebouwen. Een bed & breakfast is gevestigd in een woonhuis of bijgebouw en wordt gerund door (een) bewoner(s) van het betreffende huis. De bed & breakfast voorziening is ondergeschikt aan de woonfunctie.

- Omdat een bed & breakfast ondergeschikt is aan de woonfunctie vindt er alleen een parkeertoets plaats, indien meer dan één gastenkamer is en/of wanneer de bed & breakfast voorziening in een garage of ander bijgebouw bedoeld voor het stallen van motorvoertuigen wordt gezet. In de andere gevallen geldt alleen de parkeernorm voor de hoofdfunctie 'wonen'.

Parkeernormen 'Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen'

Functie	Station	Centrum	Schil	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Eenheid (Aantal pp/...)	Aandeel bezoekers
Huisartsenpraktijk	1,8	1,8	2,2	2,7	3,0	behandelkamer	57 %
Apotheek	2,0	2,0	2,5	2,9	n.v.t.	apothek	45 %
Fysiotherapiepraktijk	1,0	1,0	1,2	1,5	1,7	behandelkamer	57 %
Consultatiebureau	1,0	1,1	1,3	1,6	1,9	behandelkamer	50 %
Consultatiebureau voor ouderen	1,2	1,2	1,5	1,8	2,1	behandelkamer	38 %
Tandartsenpraktijk	1,3	1,3	1,7	2,1	2,4	behandelkamer	47 %
Gezondheidscentrum	1,3	1,3	1,6	1,9	2,2	behandelkamer	55 %
Ziekenhuis	1,3	1,3	1,5	1,6	1,9	100 m ² bvo	29 %
Crematorium	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	25,1	25,1	(deels) gelijktijdige plechtigheid	99 %
Begraafplaats	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	26,6	26,6	(deels) gelijktijdige plechtigheid	97 %
Penitentiaire inrichting	1,4	1,4	1,9	3,0	3,4	10 cellen	37 %
Religiegebouw	0,1	0,1	0,1	0,1	n.v.t.	zitplaats	n.b.
Verpleeg- en verzorgingstehuis	0,5	0,5	0,5	0,5	n.v.t.	wooneenheid	60 %
Hospice	0,5	0,5	0,5	0,5	n.v.t.	wooneenheid	60 %

Toelichting:

- Gezondheidscentrum: dit betreft een locatie waar verschillende gezondheidsinstellingen onder een dak gevestigd zijn. Vaak zijn dit huisartsen, fysiotherapeuten, verloskundigen en/of een consultatiebureau.
- Ziekenhuis: de norm betreft een gemiddeld ziekenhuis. Voor een gedetailleerde parkeernorm wordt verwezen naar CROW publicatie 317.
- Het CROW maakt bij het bepalen van haar parkeercijfers onderscheid naar diverse functies. De functie 'hospice' is niet als specifieke functie omschreven.
- Hospice: Conform een uitspraak van de ABRvS van 29 september 2010 is in de zaak 'Middenbeemster' (LJN: BN8549) is voor het parkeren bij een hospice de parkeernorm van de functie 'verpleeg/verzorgingstehuis' overgenomen.

Parkeernormen 'Onderwijs'

Functie	Station	Centrum	Schil	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Eenheid (Aantal pp/...)	Aandeel bezoekers
Kinderdagverblijf (crèche)	0,8	0,9	1,1	1,3	1,4	100 m ² bvo	0%
Basisonderwijs	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	leslokaal	0%
Middelbare school	2,3	2,7	3,5	3,9	3,9	100 leerlingen	11%
ROC	3,2	3,7	4,4	4,8	4,9	100 leerlingen	7%
Hogeschool	6,3	7,3	8,0	8,7	8,9	100 studenten	72%
Universiteit	9,7	11,2	13,2	14,5	14,8	100 studenten	48%
Avondonderwijs	3,0	3,5	4,6	5,8	9,5	10 studenten	95%

Toelichting:

- Kinderdagverblijf, Basisonderwijs: beide parkeernormen zijn exclusief kiss & ride. Voor berekening van de parkeernorm voor kiss & ride wordt verwezen naar de rekentool 'Verkeersgeneratie en parkeren' op www.crow.nl.

Bijlage 2 Aanwezigheidspercentages

Om dubbelgebruik toe te kunnen passen wordt over de gehele week bekeken wat de parkeerdruk is, omdat niet alle functies op hetzelfde moment hun piekmoment kennen. Bij het vaststellen van de parkeereis wordt het piekmoment als maatgevend gezien.

De aanwezigheidspercentages zijn gebaseerd op de CROW-richtlijnen, met uitzondering van de 'koopavond'. Uit eerder onderzoek blijkt namelijk dat de koopavond in winkelgebieden in Best niet tot een piekmoment leidt. De koopavond wordt daarom beschouwd als een reguliere 'werkdag avond'.

	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Werkdag-nacht	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Woningen bewoners	50%	50%	90%	100%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	60%	80%	70%
Serviceflat/aanleunwoning*	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	0%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	0%	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	0%	100%	0%	0%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	100%	0%	0%
Supermarkt	30%	60%	40%	0%	100%	40%	0%
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	100%	100%	75%
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	100%	25%	100%
Bioscoop/theater/podium/enzovoort	5%	25%	90%	0%	40%	100%	40%
Sociaal medisch: arts/therapeut/consultatiebureau	100%	75%	10%	0%	10%	10%	10%
Verpleeghuis/verzorgingstehuis	100%	100%	50%	25%	100%	100%	100%
Ziekenhuis: patiënten inclusief bezoekers	60%	100%	60%	5%	60%	60%	60%
Ziekenhuis: medewerkers	75%	100%	40%	25%	40%	40%	40%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%

Toelichting:

- * Aanwezigheid 'serviceflat / aanleunwoning' op alle momenten in de week op 100% in verband met benodigde invalide parkeerplaatsen.

Bijlage 3 Correctiefactor parkeren bij woningen

Omdat parkeerplaatsen op percelen bij een eigen woning in de praktijk niet altijd worden benut om een auto te parkeren, wordt voor de functies gerelateerd aan 'wonen' in de parkeerbalansberekening een correctiefactor toegepast.

Dit betekent dat je er feitelijk ruimte is voor een bepaald aantal voertuigen (theoretisch aantal), maar dat uit de praktijk (evidence-based) blijkt dat in het dagelijkse gebruik er minder voertuigen staan dat theoretisch mogelijk. Een duidelijk voorbeeld zijn garages. In de meeste garages wordt niet dagelijks een auto gestald. Om deze reden wordt er bij de bepaling van de parkeerbalans bij wonen niet gerekend met het theoretisch aantal parkeermogelijkheden, maar het berekeningsaantal.

Rekensystematiek voor het gebruik van de eigen oprit / garage in de parkeerbalans:

Type voorziening	Theoretisch aantal pp	Berekening aantal pp	Maatvoering
Enkele oprit zonder garage of carport	1	1,0	Diepte oprit \geq 6,00m. Breedte oprit \geq 3,50m.
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,5	Diepte oprit \geq 10,00m. Breedte oprit \geq 3,50m.
Dubbele oprit zonder garage	2	2,0	Diepte oprit \geq 6,00m. Breedte oprit \geq 5,50m.
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0	/
Garagebox (niet bij woning)	1	0	/
Garage met enkele oprit	2	1,0	Diepte oprit \geq 6,00m. Breedte oprit \geq 3,50m.
Garage met lange oprit	3	1,7	Diepte oprit \geq 10,00m. Breedte oprit \geq 3,50m.
Garage met dubbele oprit	3	2,0	Diepte oprit \geq 6,00m. Breedte oprit \geq 5,50m.

Opmerking: Een carport wordt (mits aan twee kanten open) gezien als een oprit. Indien drie zijden dicht zijn, wordt deze meegerekend als garage

Bijlage 4 Maatvoering parkeerplaatsen

Parkeervoorzieningen zijn in beginsel opgebouwd uit twee elementen, namelijk:

1. parkeerplaats;
2. parkeerweg.

De dimensionering wordt bepaald door de eisen waaraan deze elementen afzonderlijk moeten voldoen en door de onderlinge samenhang tussen beide.

Voor de maatvoering van parkeerplaatsen gelegen aan straat of openbare weg wordt waar mogelijk aangehaakt op de voorkeursrichtlijnen van het CROW. Voor het parkeren op terreinen en garages wordt verwezen naar de NEN 2443 (Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garages, 2013). Deze maten worden bij het bepalen van de parkeerbalans als minimale maten aangevoerd.

Tabel: maatvoering van parkeervoorziening personenauto's op straatniveau

	Breedte parkeervak	Lengte	Breedte parkeerweg
Langsparkeren	2,00 meter	6,0 meter	3,0 meter
Haaks parkeren (90°)	2,50 meter	5,0 meter	6,0 meter
Gestoken parkeren (60°)	2,50 meter	5,15 meter	4,0 meter
Gestoken parkeren (45°)	2,50 meter	4,85 meter	4,0 meter
Gestoken parkeren (30°)	2,50 meter	4,20 meter	4,0 meter

Indien er een parkeervak aan een wand gelegen is dient het parkeervak ten minste 0,15 meter breder te zijn dan opgenomen in tabel 3. Indien een parkeervak gelegen is tussen twee wanden bedraagt dit 0,35 meter.

De breedte van de parkeerweg is de breedte zoals deze vanuit verkeerskundig oogpunt minimaal gewenst is. Het kan zijn dat er vanuit andere overwegingen (bv. veiligheid) in een individueel geval een bredere parkeerweg wordt verlangd.

Bij haaksparkeren moet er voor gewaakt worden dat er niet ook op de parkeerweg geparkeerd wordt. Dit bemoeilijkt het uitrijden van de haaksparkerplaatsen. Dit probleem kan voorkomen worden door het parkeren aan beide zijden van de parkeerweg te faciliteren. Maak dus een parkeerweg met aan beide zijden parkeerplaatsen.

Randvoorwaarden bij de situering van de parkeerplaatsen zijn:

1. dat deze niet zonder toestemming van de wegbeheerder rechtstreeks mogen aansluiten op de openbare weg;
2. dat in geval van een parkeergarage, er een rechtstand van minimaal 5 meter aanwezig is, voordat er aangesloten wordt op de openbare weg.

Bijlage 5 Voorbeeldberekening parkeereis

Stappenplan

1. Vergaren en controleren van gegevens
2. Bepalen van de juiste normen
 - b. Locatie in Best
 - c. Functie bepalen
3. Berekening van de parkeereis
 - Aantal benodigde parkeerplaatsen per functie
 - Mogelijkheden dubbelgebruik
 - Vrijstelling van parkeereis (in geval < 1,5 pp)
 - Afronden
4. Controle parkeerbalans
5. Conclusie parkeerbalans

In deze bijlage genoemde twee voorbeelden zijn fictieve situaties.

Voorbeeld parkeereis

Een ontwikkelaar heeft de wens om aan de Oirschotseweg het volgende te realiseren: 10 rijwoningen, 250 m² bvo detailhandel en 750 m² bvo kantoorruimte. Bij de kantoorruimte komt geen zogenaamde 'balie'. Het terrein is niet eerder bebouwd geweest. De ontwikkelaar wil weten hoeveel parkeerplaatsen hij moet realiseren om aan de parkeereis te voldoen.

Stap 1: Vergaren en controleren van gegevens

- Wonen: 10 woningen tussen/hoek
- Detailhandel: 250 m² bvo
- Kantoren: 750 m² bvo

Stap 2: Bepalen van de juiste normen

De Oirschotseweg is gelegen in het gebied 'schil of 'rest bebouwde kom'. Het betreffende perceel is gelegen in het gebied 'rest bebouwde kom'. De normen voor de bijbehorende functies zijn:

- Wonen: 1,4 pp/woning voor bewoners + 0,3 pp/woning voor bezoekers
- Detailhandel, wijk- en buurtcentrum: 2,7 pp/100 m² bvo
- Kantoren: 1,8 pp/100 m² bvo (zonder baliefunctie)

Stap 3: Berekening van de parkeereis

3a. Aantal benodigde parkeerplaatsen per functie

- Wonen bewoners: 10 woningen x 1,4 pp/won = 14 pp
- Wonen bezoekers: 10 woningen x 0,3 pp/won = 3 pp
- Detailhandel: (250 m² bvo/100) x 2,7 = 6,75 pp
- Kantoren: (750 m² bvo/100) x 1,8 = 13,5 pp

Totale parkeereis: 37,25 pp.

3b. Mogelijkheden dubbelgebruik

Er zijn binnen het plan drie verschillende functies. Dit biedt de mogelijkheid om te kijken of het middels dubbelgebruik minder parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden.

Aanwezigheidspercentages

Functie		Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag

Wonen bewoners		50	50	90	100	60	80	70
Wonen bezoekers		10	20	80	0	60	80	70
Detailhandel		30	60	10	0	100	0	0
Kantoren		100	100	5	0	0	0	0

Parkeereis per moment

Functie	Totaal	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Wonen bewoners	14	7	7	12,6	14	8,4	11,2	9,8
Wonen bezoekers	3	0,3	0,6	2,4	0	1,8	2,4	2,1
Detailhandel	6,75	2,03	4,05	0,68	0	6,75	0	0
Kantoren	13,5	13,5	13,5	0,68	0	0	0	0
Totaal	37,25	22,83	25,15	16,36	14	16,95	13,6	11,9

Het piekmoment is de 'werkdag middag'. Indien er alle parkeerplaatsen voor alle gebruikers vrij toegankelijk zijn is de **parkeereis 25,15 = 25 parkeerplaatsen**.

Bij wonen worden de parkeerplaatsen vaak (gedeeltelijk) vast toebedeeld. Dit kan niet voor het bezoekersdeel. De parkeereis bij deze maximale vaste toedeling is al volgt:

Aanwezigheidspercentages bij maximale vaste toedeling

Functie		Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Wonen vast 1,1		100	100	100	100	100	100	100
Wonen bezoekers 0,3		10	20	80	0	60	80	70
Detailhandel		30	60	10	0	100	0	0
Kantoren		100	100	5	0	0	0	0

Parkeereis per moment bij maximale vaste toedeling wonen

Functie	Totaal	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Wonen bewoners	14	14	14	14	14	14	14	14
Wonen bezoekers	3	0,3	0,6	2,4	0	1,8	2,4	2,1
Detailhandel	6,75	2,03	4,05	0,68	0	6,75	0	0
Kantoren	13,5	13,5	13,5	0,68	0	0	0	0
Totaal	37,25	29,83	32,15	17,76	14	22,55	16,4	16,1

Het piekmoment is de 'werkdag middag'. De parkeereis 32,15 = **32 parkeerplaatsen**.

3c. Vrijstelling van parkeereis

Indien de parkeereis lager uitvalt dan 1,5 parkeerplaatsen wordt er vrijstelling verleend van de parkeereis. In dit voorbeeld is dat niet het geval.

3d. Afronding

De parkeereis voor de situatie zonder vaste toedeling is 25,15 pp = afgerond 25 parkeerplaatsen. Indien ervoor gekozen wordt om parkeerplaatsen voor bewoners vast toe te delen, bijvoorbeeld door deze aan de bewoners te verkopen of verhuren is de parkeereis 32,15 pp = afgerond 32 pp.

Voorbeeld parkeerbalans

Op een perceel aan De Maas is een loods gevestigd van 1.250 m² bvo. Op het perceel zijn twee parkeerplaatsen aanwezig. Het gebouw wordt verbouwd naar een laboratorium van 1.500 m² met ondergeschikte kantoorruimte.

Stap 1: Vergaren en controleren van gegevens

Oude situatie: loods: 1.250 m² bvo

Nieuw situatie: laboratorium: 1.500 m² bvo

Stap 2: Bepalen van de juiste normen

De Maas is gelegen in het gebied 'rest bebouwde kom'. De normen voor de bijbehorende functies zijn:

Loods = arbeidsextensieve/bezoekersextensieve bedrijvigheid: 0,8 pp/100 m² bvo

Laboratorium = arbeidsintensieve/bezoekersextensieve bedrijvigheid: 2,1 pp/100 m² bvo. De kantoorruimte hoort bij het laboratorium, waardoor ook voor de kantoorruimte de parkeernorm van arbeidsintensieve/bezoekersextensieve bedrijvigheid geldt.

Stap 3: Berekening van de parkeereis

3a. Aantal pp per functie

Oude situatie: $(1.250 \text{ m}^2 \text{ bvo}/100) \times 0,8 = 10 \text{ pp}$

Nieuwe situatie: $(1.500 \text{ m}^2 \text{ bvo}/100) \times 2,1 = 31,5 \text{ pp}$

In de oude situatie bedraagt de parkeerdruk op de openbare ruimte vanuit theoretisch oogpunt $10 - 2 = 8 \text{ pp}$.

Dit betekent dat de parkeereis voor de nieuwe situatie: $31,5 - 8 = 23,5 \text{ pp}$ betreft.

3b. Mogelijkheden dubbelgebruik

Er is binnen het plan één functie. Dit biedt geen mogelijkheid om te kijken of middels dubbelgebruik minder parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden.

3c. Vrijstelling van de parkeereis

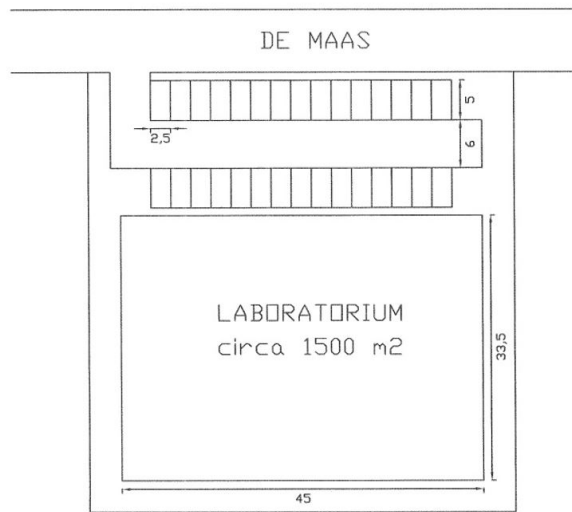
Indien de parkeereis lager uitvalt dan 1,5 parkeerplaatsen wordt er vrijstelling verleend van de parkeereis. In dit voorbeeld is dat niet het geval.

3d. Afronding

De parkeereis is 23,5 = 24 parkeerplaatsen, waarvan ten minste 5% (1 pp.) van de parkeerplaatsen toegankelijk moet zijn voor bezoekers, dus openbaar toegankelijk moeten zijn.

Stap 4. Controle parkeerbalans

Onderstaand ontwerp biedt de basis voor de controle van de parkeerbalans. In totaal worden er 30 parkeerplaatsen geteld. Deze parkeerplaatsen voldoen allemaal aan de maatvoeringseisen. Het zijn namelijk haaksparkerplaatsen met een maatvoering van 2,5 m x 5,0 meter. Ook zijn alle parkeerplaatsen afzonderlijk toegankelijk via een toegangsweg die voldoet aan de eisen (6 meter breed bij haaksparkeren).



schaal 1:500

Stap 5. Conclusie parkeerbalans

De parkeerbalans voor dit plan voldoet.

Bijlage 6 Transformatiegebied

