

## NOTA PARKEERNORMEN GEMEENTE WAALRE

De raad van de gemeente Waalre  
Gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 24 oktober 2023 nr. 2023-78;  
Besluit:

De Nota Parkeernormen gemeente Waalre 2023 vast te stellen.

NOTA PARKEERNORMEN  
GEMEENTE WAALRE  
Opdrachtgever: Gemeente Waalre  
Projectnr: WAL155  
Rapportnr: Versie 3.0  
Status: Definitief  
Datum: 1 november 2023

INHOUDSOPGAVE

- 1 INLEIDING 5
  - 1.1 Leeswijzer 5
  - 1.2 Aanleiding 5
  - 1.3 Uitgangspunten 5
  - 1.4 Afbakening 6
  - 1.5 Doelstelling 6
  - 1.6 Werkingssfeer 6
- 2 TOETSINGSKADER 7
  - 2.1 Basis parkeernormen 7
  - 2.2 Type voorziening en ligging 8
  - 2.3 Aan huis gebonden beroep en lichte bedrijvigheid aan huis 9
  - 2.4 Aanwezigheidspercentages 10
  - 2.5 Parkeren op eigen terrein 10
  - 2.6 Gehandicaptenparkeerplaatsen 11
  - 2.7 Parkeren en opladen elektrische voertuigen 11
  - 2.8 Parkeren van grote voertuigen 12
  - 2.9 Mobiliteitscorrectie 12
  - 2.10 Parkeernormen fiets 13
    - 2.10.1 Fietsparkeren bewoners woonfuncties 14
    - 2.10.2 Fietsparkeren bezoekers woonfuncties 14
    - 2.10.3 Fietsparkeren niet-woonfuncties 14
- 3 NOTA PARKEERNORMEN IN DE PRAKTIJK 15
  - 3.1 Randvoorwaarden 15
  - 3.2 Stappenplan 16
    - 3.2.1 Bepalen normatieve parkeerbehoefte 17
    - 3.2.2 Verrekening oude functie 17
    - 3.2.3 Toets dubbelgebruik 17
    - 3.2.4 Specifieke omstandigheden 17
    - 3.2.5 Parkeerbehoefte = Parkeereis 18
  - 3.3 Rekenvoorbeelden 19
- 4 OVERIGE BEPALINGEN 21
  - 4.1 Hardheidsclausule 21
  - 4.2 Inwerkingtreding 21
  - 4.3 Overgangsregeling 21
  - 4.4 Citeertitel 21

BIJLAGEN  
B1 PARKEERNORMEN GEMEENTE WAALRE  
B2 GEBIEDSINDELING NOTA PARKEERNORMEN  
B3 LOOPAFSTANDEN PER TYPE FUNCTIE

## TABELLEN

Tabel 1: Aanwezigheidspercentages (CROW-publicatie 381, 2018) 10

Tabel 2: Berekeningsaantallen parkeervoorzieningen op eigen terrein bij woningen (CROW-publicatie 381, 2018) 11

Tabel 3 Fietsparkeernormen 14

Tabel 4 Normatieve parkeerbehoefte rekenvoorbeeld 1 19

Tabel 5 Aanwezigheidspercentages 19

Tabel 6 Parkeerbehoefte na toepassen aanwezigheidspercentages 20

## 1 INLEIDING

Binnen de gemeente Waalre vinden diverse soorten ruimtelijke ontwikkelingen plaats. Deze ontwikkelingen zorgen voor een verandering van de parkeersituatie. Voorliggende Nota Parkeernormen beantwoordt de vraag hoeveel parkeerruimte beschikbaar moet worden gesteld bij ruimtelijke ontwikkelingen en welke soorten parkeeroplossingen ingezet kunnen worden.

### 1.1 Leeswijzer

Deze Nota Parkeernormen bestaat uit een aantal onderdelen. In de Inleiding worden de aanleiding, belangrijkste uitgangspunten, afbakening, doelstelling en werkingssfeer van de Nota Parkeernormen behandeld. In Hoofdstuk 2 komt het Toetsingskader aan bod, waaraan de parkeeroplossingen van ruimtelijke ontwikkelingen worden getoetst. Daarbij komen o.a. de verschillende functietypes, aanwezigheidspercentages en speciale parkeeroplossingen aan de orde. Hoofdstuk 3 bevat een omschrijving van de Nota Parkeernormen in de praktijk, met relevant randvoorwaarden, een stappenplan en enkele rekenvoorbeelden. Hoofdstuk 4 omschrijft de overige bepalingen, zoals een hardheidsclausule, overgangsregeling en de inwerkingtreding.

### 1.2 Aanleiding

De aanleiding voor het opstellen van de Nota Parkeernormen gemeente Waalre, hierna te noemen Nota Parkeernormen, is de behoefte aan een uniform toetsingskader voor het beoordelen van parkeeroplossingen bij ruimtelijke plannen binnen de gemeente. Bijkomend is er behoefte aan een betere aansluiting op recente ontwikkelingen op het gebied van duurzame mobiliteit.

Gemeente Waalre beoordeelt parkeeroplossingen van ruimtelijke initiatieven op basis van CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren, Van parkeerkencijfers naar parkeernormen' (december 2018). De kencijfers van CROW zijn juridisch niet bindend. Pas op het moment dat in regelgeving of beleidsnota's wordt verwezen naar de CROW-publicaties, zijn ze bindend.

### 1.3 Uitgangspunten

In voorliggende Nota Parkeernormen worden lokale beleidskeuzes op het gebied van parkeren toegelicht en wordt gemotiveerd op welke wijze de CROW-richtlijnen voor de gemeente Waalre van toepassing zijn. Om deze parkeerkencijfers eenduidig toe te passen, maar ook om duidelijkheid over het parkeren in de gemeente te verschaffen naar adviesbureaus, projectontwikkelaars, woningbouwverenigingen, makelaars etc., is het noodzakelijk om de parkeernormen voor de gemeente Waalre formeel vast te stellen. Deze Nota Parkeernormen geldt als toetsingskader voor ruimtelijke ontwikkelingen met als doel het voorkomen van parkeerproblemen in de openbare ruimte als gevolg van deze ontwikkelingen.

Binnen de gemeente Waalre vinden de laatste jaren een aantal ontwikkelingen plaats die van invloed zijn op de parkeersituatie. Zo hebben Aalst en Waalre-Dorp te maken met ruimtelijke ontwikkelingen, voornamelijk in de centrumgebieden, met daarbij horende parkeervraagstukken. De complexiteit van deze vraagstukken wordt beïnvloed door de toename van het autogebruik, aanwezigheid van Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) en een toenemende vraag en aanbod van innovatieve deelconcepten. De manier waarop nagedacht wordt over mobiliteit verandert, waardoor o.a. een verschuiving plaatsvindt van het bezit naar gebruik van personenauto's. Daarnaast neemt het aandeel schoner vervoer (elektrische auto, e-bike en speedpedelec) toe.

### 1.4 Afbakening

Aan parkeerplaatsen worden eisen gesteld zodat deze ook daadwerkelijk gebruikt kunnen worden. Deze eisen zijn vermeld in de gemeentelijke Leidraad Inrichting Openbare Ruimte (LIOR). Deze bevat (technische) gegevens / richtlijnen over de maatvoering en technische uitvoering van parkeervoorzieningen.

Uiteindelijk dient het college van burgemeester en wethouders naast de parkeernorm ook het ontwerp van de parkeervoorzieningen goed te keuren. Voorliggende Nota Parkeernormen gaat niet in op richtlijnen over de maatvoering en technische uitvoering van parkeervoorzieningen.

### 1.5 Doelstelling

De doelstelling van de Nota Parkeernormen is als volgt samen te vatten:

Het vaststellen van een toetsingskader voor parkeeroplossingen van ruimtelijke plannen en ontwikkelingen binnen de gemeente Waalre, waarmee de bereikbaarheid en leefbaarheid in de gemeente Waalre wordt gewaarborgd. Met behulp van dit toetsingskader wordt voorkomen dat parkeerproblemen ontstaan in de openbare ruimte als gevolg van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

#### 1.6 Werkingssfeer

De werkingssfeer van de Nota Parkeernormen is als volgt samen te vatten:

De Nota Parkeernormen is van toepassing op ruimtelijke ontwikkelingen en plannen binnen de gemeente, daar waar het betreft nieuwbouw, verbouw, uitbreiding of wijziging van functies. De Nota Parkeernormen is niet van toepassing op -aanpassingen in- de bestaande openbare ruimte (bijvoorbeeld de reconstructie van een woonstraat), op ruimtelijke ontwikkelingen en plannen waarvoor door de gemeente in een eerder stadium al een besluit is genomen, of op ruimtelijke ontwikkelingen en plannen waarvoor geen vergunning is vereist. Ten aanzien van de toepassing in de dagelijkse praktijk moet er sprake zijn van een eenduidige norm die op eenvoudige wijze binnen de gemeente toepasbaar is. De parkeernormen geven duidelijkheid richting projectontwikkelaars en bouwers over het aantal te realiseren parkeervoorzieningen bij bouwinitiatieven.

## 2 TOETSINGSKADER

Deze Nota Parkeernormen geldt als toetsingskader voor ruimtelijke ontwikkelingen met als doel het voorkomen van parkeerproblemen in de openbare ruimte als gevolg van deze ontwikkelingen. In dit toetsingskader worden de beleidsmatige keuzes ten aanzien van de parkeernormen behandeld. Er zijn parkeernormen voor verschillende functietypes bepaald, deze komen aan bod. Ook aanwezigheidspercentages ten aanzien van dubbelgebruik en het toetsingskader voor parkeeroplossingen voor specifieke doelgroepen maken onderdeel uit van dit toetsingskader.

### 2.1 Basis parkeernormen

Voor de parkeernormen van de gemeente Waalre worden de parkeerkencijfers uit CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren, Van parkeerkencijfers naar parkeernormen' (december 2018) als basis gebruikt. De kencijfers zijn landelijk toepasbaar; voor zowel stedelijk gebied als kleinere kernen zijn parkeerkencijfers opgenomen. Bij ruimtelijke initiatieven binnen de gemeente Waalre wordt deze publicatie reeds gehanteerd als toetsingskader. Het is belangrijk om te vermelden dat het CROW benadrukt dat haar kencijfers nooit zijn ontwikkeld om als norm te dienen. De kencijfers zijn een hulpmiddel om een orde van grootte uit te kunnen rekenen voor het aantal te realiseren parkeerplaatsen bij een bepaalde voorziening. Gemeenten hebben de ruimte om zelf gebiedspecifieke parkeernormen op te stellen. Deze worden gebaseerd op kencijfers met daarbij een correctie gebaseerd op plaatselijke omstandigheden en lokale (parkeer)beleidskeuzes. In de CROW-publicatie zijn de parkeerkencijfers opgenomen voor de volgende zeven hoofdcategorieën:

- Wonen
- Werken
- Winkel en boodschappen
- Sport, cultuur en ontspanning
- Horeca en (verblijfs)recreatie
- Gezondheid en (sociale) voorzieningen
- Onderwijs

De gemeente Waalre kiest er voor om de kencijfers van CROW als basis te gebruiken en deze te kalibreren tot parkeernormen, waarbij rekening wordt gehouden met de specifieke gebiedskenmerken die binnen de gemeente gelden.

### Bandbreedte

De parkeerkencijfers in CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren, Van parkeerkencijfers naar parkeernormen' (december 2018) bestaan uit een minimum- en maximumwaarde. Bij het opstellen van parkeernormen voor de gemeente Waalre is gekozen om één hanteerbare norm op te stellen in plaats van een bandbreedte met een minimum- en maximumnorm. Dit om discussie over de toe te passen parkeernorm te voorkomen. Wanneer de bovenkant van de bandbreedte wordt aangehouden, betekent dat dat relatief meer parkeerplaatsen aangelegd moeten worden voor de betreffende voorziening, waardoor mogelijk een parkeeroverschot ontstaat. Die ruimte gaat ten koste van bijvoorbeeld ruimte voor groen en afwatering. Daarnaast bestaat het risico dat projectontwikkelaars door te hoge normen hun plannen financieel niet rond krijgen. Met een te lage normering bestaat het risico dat er te weinig parkeercapaciteit wordt aangelegd op eigen terrein. Omdat de parkeerdruk jaarlijks toeneemt, wordt het tekort door de jaren alleen maar groter. Een te lage norm leidt tot een onvoldoende duurzaam aanbod van parkeerplaatsen op de lange termijn. Voor de gemeente Waalre is voor woon- en woonzorgfuncties gekozen om het minimale CROW parkeerkencijfer te hanteren. Voor overige niet-woonfuncties wordt gekozen tussen het minimum en gemiddelde parkeerkencijfers binnen de CROW-bandbreedtes in te zitten. Deze keuzes zijn gemaakt op basis van ervaringen uit het verleden en het huidige autobezit binnen de gemeente Waalre.

### Stedelijkheidsgraad

De stedelijkheidsgraad van een gebied is van invloed op het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen en daarmee ook van invloed op de behoefte aan parkeerplaatsen. Naarmate een gebied een lagere stedelijkheidsgraad heeft, neemt het aanbod en de kwaliteit van alternatieven voor de auto (fietsen, lopen, openbaar vervoer) af en neemt de behoefte aan parkeerplaatsen toe. In de CROW-parkeerkencijfers wordt daarom onderscheid gemaakt naar vijf verschillende stedelijkheidsgraden (niet stedelijk, weinig stedelijk, matig stedelijk, sterk stedelijk en zeer sterk stedelijk). De mate van stedelijkheid is gebaseerd op de omgevingsadressendichtheid van het CBS. Deze adressendichtheid wordt uitgedrukt in het aantal adressen per vierkante kilometer.

Volgens de adressendichtheid<sup>1</sup> wordt de totale gemeente Waalre getypeerd als weinig stedelijk gebied (500 – 1.000 adressen per km<sup>2</sup>). De gemeente Waalre functioneert binnen het stedelijk gebied van de agglomeratie Eindhoven. Gemeente Waalre ligt binnen een afstand van Eindhoven die te berijden is met de (elektrische) fiets (< 7,5 km) en heeft goede openbaar vervoersverbindingen, waaronder de HOV-verbinding tussen Eindhoven en Aalst. Deze factoren zijn van directe invloed op het autobezit binnen de gemeente, met name in de kernen. Om bovengenoemde redenen gelden de parkeerkencijfers voor een 'matig stedelijk' gebied als parkeernormen voor de gemeente.

1 CBS. Kerncijfers wijken en buurten 2020

In Bijlage 1 zijn de parkeernormen voor de gemeente Waalre opgenomen.

### 2.2 Type voorziening en ligging

De parkeerkencijfers worden bepaald aan de hand van twee variabelen:

1. Het type voorziening
2. De omgeving

#### Type voorziening

Zoals voorgaand aangegeven, hanteert het CROW zeven hoofdcategorieën waaronder de verschillende voorzieningen zijn geschaard. Voor meerdere voorzieningen zijn meerdere varianten opgenomen, zoals drie typen koopwoningen en verschillende soorten supermarkten. Het is van belang dat bij een berekening de correcte variant wordt toegepast of als er geen overeenkomende variant beschikbaar is, dat een zo goed mogelijk lijkende variant wordt gekozen. Ten opzichte van de CROW-parkeerkencijfers is bij het bepalen van de gemeentelijke parkeernormen gekozen om enkele (sub)categorieën achterwege te laten. Dit gaat voornamelijk om categorieën die niet of nauwelijks voor komen binnen de gemeente (bijvoorbeeld de ontwikkeling van een universiteit of kunstijsbaan). Indien de functies waarvan de parkeernorm is weggelaten wel aan de orde komt, wordt in de ruimtelijke procedure maatwerk toegepast. Voor woonfuncties is gekozen de segmenten van appartementen (goedkoop, midden, duur) nader te specificeren naar woninggrootte.

De functie 'zorgwoning' kent verschillende verschijningsvormen. In de praktijk blijkt dat er grofweg drie type zorgwoningen te onderscheiden zijn, waarbij de volgende parkeernorm dient te worden toegepast:

- Intramurale zorgwoningen (mensen met zwaardere zorgindicatie).
  - o Voor dit type zorgwoningen geldt de parkeernorm in de categorie 'Verpleeg- en verzorgingstehuis'.
- Extramurale zorgwoningen type 1 (zorgbehoevenden bewoners met behoefte aan zorg op afroep).
  - o Voor dit type zorgwoningen geldt de parkeernorm in de categorie 'Aanleunwoning, serviceflat'.
- Extramurale zorgwoningen type 2 (voor vitale bewoners met een kleine zorgvraag).
  - o Voor dit type zorgwoningen geldt de parkeernorm voor reguliere woningen.

Indien onduidelijkheid bestaat over de exacte verschijningsvorm of er sprake is van overlap van het type zorgwoning dat wordt gerealiseerd, geldt de parkeernorm van de categorie met de hoogste parkeernorm.

#### Omgeving

De omgeving waarin een voorziening is gelegen of wordt gerealiseerd is ook van invloed op de benodigde parkeercapaciteit. De mate van beschikbaarheid van alternatieve vervoerswijzen, zoals het openbaar vervoer of de fiets, speelt hierbij een rol. Vaak is in centrumgebieden sprake van (grootschalige) geclusterde parkeervoorzieningen en worden diverse voorzieningen in samenhang met elkaar bezocht. Het niet direct voor de deur kunnen parkeren komt in dit soort gebieden vaker voor. In de rest van de bebouwde kom of buiten de bebouwde kom wordt vaker specifiek één voorziening bezocht en is de parkeernorm daarom gerelateerd aan één specifieke functie. De parkeernorm is hoger naarmate de locatie verder van het centrum af ligt.

In de CROW-parkeerkencijfers is onderscheid gemaakt naar vier zones:

1. Centrum
2. Schil rond het centrum
3. Rest bebouwde kom (grenzen van de bebouwde kom wegenverkeerswet)

#### 4. Buiten de bebouwde kom (grenzen van de bebouwde kom wegenverkeerswet)

Voor deze Nota Parkeernormen van de gemeente Waalre is ervoor gekozen om drie zones op te nemen. De schil rondom centrumgebieden is niet afzonderlijk benoemd, omdat binnen de centrumgebieden van Waalre-Dorp en Aalst feitelijk geen sprake is van een overloopgebied c.q. schil zoals wel vaak het geval is in meer stedelijke gebieden.

Het dorpshart van Waalre-Dorp en Aalst zijn aangeduid als centrumgebied. In het centrum van deze kernen bevinden zich de meeste (winkel)voorzieningen, openbare parkeerplaatsen (al dan niet gereguleerd door middel van een blauwe zone), sterke concentratie van aaneengesloten woningen en aanbod van openbaar vervoer. Door de nabijheid van voorzieningen in deze gebieden is de noodzaak voor het bezit van een (tweede) auto lager dan in het restgebied van de kernen en het buitengebied.

Buiten het aangeduide centrumgebied in beide kernen worden de parkeernormen voor zone 'Rest bebouwde kom' toegepast. Buiten de bebouwde komgrenzen gelden de parkeernormen voor zone 'Buitengebied'. In Bijlage 2 zijn op kaart de centrumgebieden van Waalre-Dorp en Aalst weergegeven. De komgrenzen zijn op deze afbeelding niet weergegeven, omdat dit aan wijzingen onderhevig is: bijvoorbeeld wanneer met de bouw van een nieuwe woonwijk de komgrens verschuift. Per project dient te worden gekeken of het plangebied of de projectlocatie binnen of buiten de bebouwde kom (conform de wegenverkeerswet) valt.

Bij onduidelijkheid over de zone waarin de locatie valt (bijvoorbeeld doordat deze zich op een grensgebied bevindt), wordt in overleg met de gemeente bepaald welke zone en bijbehorende parkeernorm wordt gehanteerd.

#### 2.3 Aan huis gebonden beroep en lichte bedrijvigheid aan huis

In toenemende mate wordt in woongebieden de woonfunctie gecombineerd met een werkfunctie. Hierbij kan gedacht worden aan webwinkels, kappers, pedicures etc. Over het algemeen zijn dit bedrijven die relatief weinig tot geen bezoekers en werknemers hebben. De parkeergevolgen van dergelijke bedrijven zijn verwaarloosbaar. Eventuele bezoekers en werknemers zijn aangewezen op de aanwezige parkeerplaatsen in de woonwijk waar overdag over het algemeen sprake is van restcapaciteit van parkeerplaatsen. De parkeerbehoefte van aan huis gebonden beroepen en lichte bedrijvigheid aan huis is daarom buiten beschouwing gelaten. Bij de vergunningverlening volstaat het dan ook om te verwijzen naar het bestemmingsplan waarin als voorwaarde is opgenomen dat er geen negatieve gevolgen voor de parkeerbalans mogen zijn.

#### 2.4 Aanwezigheidspercentages

Gedeeld gebruik van parkeervoorzieningen is mogelijk als de behoefte aan parkeerplaatsen voor een bepaalde functie op bepaalde momenten van de dag of de week laag is, terwijl vanuit een andere functie op dat moment een sterke behoefte aanwezig is. Wanneer twee of meerdere functies gebruik kunnen maken van dezelfde parkeervoorziening(en) op verschillende tijdstippen, worden aanwezigheidspercentages toegepast. Hiermee wordt de gecombineerde maatgevende parkeervraag voor de verschillende functies bepaald. In Tabel 1 zijn de aanwezigheidspercentages voor de verschillende functies en maatgevende periodes opgenomen. De aanwezigheidspercentages zijn afkomstig uit CROW-publicatie 381 en zijn ongewijzigd overgenomen.



Funcie	werkdagochtend	werkdagmiddag	werkdagavond	werkdagnacht	koopavond	zaterdagmiddag	zaterdagavond	zondagmiddag
woningen bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%
kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	0%	5%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	0%	0%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	100%	0%	0%
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	100%	0%	0%
supermarkt	30%	60%	40%	0%	80%	100%	40%	100%
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	100%	100%	100%	75%
sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	50%	100%	25%	100%
bioscooptheater/podium	5%	25%	90%	0%	90%	40%	100%	40%
sociaal medisch	100%	75%	10%	0%	10%	10%	10%	10%
verpleeg-/verzorgingstehuis/ aanleunwoning/verzorgingsflat	100%	100%	50%	25%	50%	100%	100%	100%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%	0%

Tabel 1: Aanwezigheidspercentages (CROW-publicatie 381, 2018)

## 2.5 Parkeren op eigen terrein

Een bouwinitiatief moet op eigen terrein kunnen voldoen aan de parkeervraag. Voor de functie wonen bestaat de parkeernorm uit een bewoners- en een bezoekersdeel. Het aandeel bezoekersplaatsen per woning bedraagt 0,3 parkeerplaats per woning. Een uitzondering hierop is de categorie kamerverhuur (zelfstandig en niet-zelfstandig), hiervoor bedraagt het bezoekersdeel 0,2 per kamer.

Zowel het bewoners- als bezoekersaandeel parkeerplaatsen wordt in beginsel op eigen terrein aangelegd. In gevallen waarbij bezoekersparkeren op eigen terrein wordt opgelost, dient het ontwerp van de parkeervoorziening hierop te zijn afgestemd (openbaar toegankelijk en goed vindbaar). In het geval dat op eigen terrein niet voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden, wordt gekeken naar alternatieve parkeeroplossingen (zie Hoofdstuk 3).

Een garage bij een woning, met uitzondering van een geclusterde garagebox, wordt niet meegeteld als parkeermogelijkheid op eigen terrein. In de praktijk hebben veel garages aan een woning of een bij een woning (aan)gebouwde garage een andere bestemming zoals bijkeuken, slaapkamer of kantoor. Hiermee wordt op voorhand rekening gehouden zodat het aantal aan te leggen parkeerplaatsen voldoende duurzaam en toekomstvast is.

Parkeerplaatsen op eigen terrein komen voor in verschillende soorten en maten. In de praktijk blijkt dat in niet alle gevallen parkeerplaatsen op eigen terrein worden gebruikt voor het parkeren van de auto. Om die reden bevat deze Nota Parkeernormen berekeningsaantallen voor parkeervoorzieningen op eigen terrein bij woningen (Tabel 2). Daarbij wordt per type parkeervoorziening een berekeningsaantal gegeven. Dit is het aantal waarmee het betreffende type parkeervoorziening mag worden meegerekend bij het bepalen van het parkeeraanbod. De berekeningsaantallen zijn afkomstig uit CROW-publicatie 381 en zijn ongewijzigd overgenomen.

Type parkeergelegenheid	Berekeningsaantal	Ontwerpeis
Woning met garage en een oprit	1,0 pp	Minimaal 6 meter diep en 2,5 breed
Woning met garage zonder oprit	0,0 pp	
Woning met oprit/parkeerplaats	1,0 pp	Minimaal 6 meter diep en 2,5 breed
Woning met carport	1,0 pp	Minimaal 6 meter diep en 2,5 breed
Woning met dubbele oprit naast elkaar	min 2,0 pp	Minimaal 6 meter diep en 2,5 breed per auto <sup>1</sup>
Garagebox geclusterd <sup>2</sup>	0,4 pp	Minimaal 5,0 meter diep

<sup>1</sup> Meerdere parkeerplaatsen op eigen terrein worden stuk voor stuk gerekend voor zover deze afzonderlijk van elkaar gebruikt kunnen worden.

<sup>2</sup> Geldt alleen in nog bestaande situaties. Parkeren in garageboxen wordt beschouwd als parkeren op afstand en in nieuwe situaties wordt dat niet aangemerkt als parkeren op eigen terrein. Vaak blijkt dat garageboxen gebruikt worden voor opslag in plaats van parkeren.

Tabel 2: Berekeningsaantallen parkeervoorzieningen op eigen terrein bij woningen (CROW-publicatie 381, 2018)

In geval van nieuwbouw woningbouwontwikkelingen komt het voor dat bij het inrichten van het woongebied parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden gerealiseerd. Dit gebeurt langs de straat of in aparte 'parkeerkoffers'. Mits dit geen negatief effect heeft op de parkeerdruk in bestaand openbaar gebied en er wordt voorzien in voldoende parkeerplaatsen (conform de geldende normen), is het oplossen van de parkeerbehoefte in openbaar gebied toegestaan.

#### 2.6 Gehandicaptenparkeerplaatsen

Bij het bepalen van de parkeerbehoefte in centrumgebieden, van sportvoorzieningen en van maatschappelijke voorzieningen moet rekening gehouden worden met de realisatie van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen. Hierbij moeten de volgende aandachtspunten in acht genomen worden:

- Op grote parkeerlocaties (> 50 parkeerplaatsen) is (minimaal) 2% van de parkeercapaciteit aangewezen als algemene gehandicaptenparkeerplaats.<sup>4</sup>
- De algemene gehandicaptenparkeerplaatsen liggen zo dicht mogelijk bij de (hoofd)ingang van de voorziening waarvoor de parkeerplaatsen bedoeld zijn.

4. Bron: CROW (2012)

#### 2.7 Parkeren en opladen elektrische voertuigen

Bij het bepalen van de parkeerbehoefte van centrumgebieden, sportvoorzieningen en maatschappelijke voorzieningen moet rekening gehouden worden met de realisatie van parkeerplaatsen en oplaadvoorzieningen voor elektrische voertuigen. De beleidsregels 'Beleid laadinfrastructuur gemeente Waalre' gaan specifiek in op dit thema. Voor parkeren en opladen elektrische voertuigen moeten aanvullend de volgende aandachtspunten in acht worden genomen:

- Op grote parkeerlocaties (> 50 parkeerplaatsen) is (minimaal) 2% van de parkeercapaciteit aangewezen als parkeerplaats voor elektrische voertuigen met bijbehorende laadvoorziening. 5
- De locatie van elektrische laadpalen dient voldoende zichtbaar te zijn voor aankomende bezoekers zodat zij niet hoeven te zoeken naar een laadpaal.
- De gemeente Waalre streeft naar duurzaamheid en wil het gebruik van elektrische voertuigen stimuleren. In samenspraak met de gemeente wordt een geschikte locatie voor de laadvoorziening(en) op de parkeerlocatie bepaald.
- Bij de aanleg van laadvoorzieningen voor elektrische voertuigen dient rekening te worden gehouden met de toegestane parkeerduur (bijvoorbeeld blauwe zone). Afhankelijk van de laadvoorziening kan de laadduur variëren van een half uur (snellaadpaal) tot vier uur of langer (gemiddelde openbare laadpaal).
- Voor de aanleg van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen in de privaat gebouwde omgeving (woning- en utiliteitsbouw) geldt Europese wetgeving<sup>6</sup> waaraan voldaan dient te worden.

5 Bron: CROW (2018) en eigen keuze.

6 Energy Performance of Buildings Directive III

#### 2.8 Parkeren van grote voertuigen

Het uitgangspunt is dat het parkeren van grote voertuigen op eigen terrein van de bedrijven moet plaatsvinden. Het parkeren van grote voertuigen (vrachtwagens, touringcars), exclusief laden en lossen, is binnen de bebouwde kommen van de gemeente Waalre niet toegestaan behoudens op de daarvoor aangewezen vrachtwagenparkeerplaatsen. De regels omtrent het parkeren van grote voertuigen is opgenomen in de Algemene Plaatselijke Verordening Waalre.

#### 2.9 Mobiliteitscorrectie

In specifieke gevallen biedt het toetsingskader de mogelijkheid om, indien sprake is van specifieke doelgroepen of inzet van alternatieve mobiliteitsoplossingen, een correctie toe te passen op de norma-

tieve parkeerbehoefte. Daarbij hanteert de gemeente Waalre een maximumpercentage voor de korting op de normatieve parkeerbehoefte (na saldering):

- Correctie specifieke doelgroep maximaal 15% van de normatieve parkeerbehoefte
- Correctie inzet deelauto: maximaal 20% van de normatieve parkeerbehoefte
- Correctie inzet overige deelmobiliteit: maximaal 5% van de normatieve parkeerbehoefte

Bij het toetsen van onderbouwing ten aanzien van specifieke doelgroepen of alternatieve mobiliteitsoplossingen in het bereikbaarheidsplan, let het college van B&W in hoofdzaak op de kwaliteit van de onderbouwing en mobiliteitsoplossing. Het college van B&W bepaalt daarom ook of een bepaalde oplossing goedgekeurd wordt of niet. Hoe hoger de kwaliteit, hoe aantrekkelijker het gebruik en dus hoe groter de mogelijke korting op de parkeernorm (tot een maximum van bovenstaande waardes). Daarbij kijkt het college niet alleen naar de initiële kwaliteit, maar ook naar de mate waarin goed beheer en onderhoud gegarandeerd is. Onderstaand worden voor de mogelijke mobiliteitscorrecties uitgangspunten meegegeven.

**Doelgroepen met afwijkende parkeerbehoefte**

In sommige gevallen sluiten de beoogde doelgroepen van voornamelijk woningbouwplannen onvoldoende aan bij de hoogte van de parkeernorm. Dit kan komen door een afwijkend mobiliteitsprofiel van de desbetreffende doelgroep. Indien hier sprake van is, heeft de initiatiefnemer de mogelijkheid dit te onderbouwen door middel van een doelgroepenanalyse. In deze analyse wordt specifiek aandacht besteed aan het autobezit en -gebruik van de beoogde doelgroep, met voorbeeldprojecten van vergelijkbare doelgroepen. Er is een maximale mobiliteitscorrectie mogelijk van 15% op de normatieve parkeerbehoefte.

**Inzet deelauto's**

Bij de inzet van deelauto's dient door de initiatiefnemer een conceptbeschrijving met de volgende onderdelen te worden aangeleverd:

- Deelauto-norm: de vervangingswaarde van de in te zetten deelauto's. De gemeente gaat daarbij uit van een verhouding van 1 deelauto vervangt 4 eigen auto's (reductie 3 reguliere parkeerplaatsen per parkeerplaats met deelauto);
- Beschrijving deelauto-concept: een beschrijving aan van het beoogde deelauto-concept, met een onderbouwing dat de doelgroep aansluit bij gebruikersgroepen van deelauto's (bijvoorbeeld jongeren, doelgroepen zonder auto, eenpersoonshuishoudens, etc.);
- Overeenkomst aanbieder deelauto: de contractuele afspraken met de aanbieder van het deelauto-concept aan. Dit dient een overeenkomst die langjarig is van aard, inclusief businessplan en haalbaarheidsanalyse.
- Risicobeheersing: hoe het contractueel is/wordt geregeld wanneer een aanbieder niet meer in staat is om te kunnen voldoen aan de aangegane verplichtingen in het project.

Met de inzet van deelauto's is een maximale korting van 20% mogelijk op de normatieve parkeerbehoefte van de functie waarvoor de deelmobiliteit wordt ingezet.

**Inzet overige deelmobiliteit**

Andere vormen van deelmobiliteit, zoals deelfietsen en deelscooters, kunnen een onderdeel zijn van het mobiliteitsplan. Dienstverleners kunnen deze vervoersmiddelen aanbieden als een bijkomende service voor hun klanten. Als er wordt beweerd dat deelmobiliteit zal leiden tot minder vraag naar auto- en fietsparkeerplaatsen, dan moet de initiatiefnemer hiervoor een onderbouwing leveren.

Met de inzet overige deelmobiliteit is een maximale korting van 5% mogelijk op de normatieve parkeerbehoefte van de functie waarvoor de deelmobiliteit wordt ingezet.

## 2.10 Parkeernormen fiets

De gemeente Waalre stimuleert het gebruik van de fiets. Bij ruimtelijke plannen dient om die reden rekening te worden gehouden met voldoende stallingsplaatsen voor fietsen. Bij vergunningaanvragen dient de initiatiefnemer de fietsparkeerbehoefte en passende oplossing voor fietsparkeren inzichtelijk te maken. Dit dient binnen de plangrenzen, op eigen terrein te gebeuren. Stallingsplaatsen voor bezoekers dienen vrij toegankelijk te zijn. Op de fietsparkeernormen zijn dezelfde aanwezigheidspercentages van toepassing als voor autoparkeren (zie Hoofdstuk 2.4). Mobiliteitscorrecties zijn niet toepasbaar op de fietsparkeernormen. De gemeente Waalre stimuleert het gebruik van de elektrische fiets. Een aandachtspunt is daarom om op stallingsplaatsen te voorzien in laadmogelijkheden voor elektrische fietsen.

### 2.10.1 Fietsparkeren bewoners woonfuncties

Het Bouwbesluit 2012 (artikel 4.30 - 4.32) verplicht om bij nieuwbouwwoningen een afsluitbare bergruimte te realiseren waar bewoners hun fiets en/of scootmobiel kunnen stallen. Het Bouwbesluit biedt daarnaast ruimte voor gelijkwaardige oplossingen, zoals een gezamenlijke fietsstalling in woongebouwen. Onderstaande tabel geeft de gemeentelijke normen voor het benodigd aantal stallingsplaatsen voor bewoners (bij collectieve stallingsruimte). Deze normen zijn gebaseerd op de meest actuele kencijfers van het CROW.



Tabel 3 Fietsparkeernormen

Woninggrootte*	Parkeernorm fiets
< 50 m <sup>2</sup> gbo	2,0 per woning
50 – 75 m <sup>2</sup> gbo	2,25 per woning
75 – 100 m <sup>2</sup> gbo	3,0 per woning
100 – 125 m <sup>2</sup> gbo	3,75 per woning
125 – 150 m <sup>2</sup> gbo	4,5 per woning

\* 0,75 stallingsplaats per kamer (0,25 m<sup>2</sup> gbo) met een minimum van 2 stallingsplaatsen per woning.

Bij het realiseren van een collectieve fietsenberging in plaats van individuele bergingen conform bovenstaande normen, gelden de volgende aanvullende voorwaarden.

- Bij de keuze voor een gezamenlijke fietsenberging is het verplicht om voor iedere woning een interne berging van minimaal 2,7 m<sup>2</sup> te realiseren (voor het opbergen van spullen).
- Dubbellaagse stallingen zijn toegestaan, zolang per woning altijd minimaal twee stallingsplaatsen in een laag rek beschikbaar zijn.
- Een goede bereikbaarheid vanaf het maaiveld.

#### 2.10.2 Fietsparkeren bezoekers woonfuncties

Bij appartementen geldt de aanvullende eis dat er in stallingsplaatsen voor bezoekers van woningen moet worden voorzien. Bij grondgebonden woningen is het uitgangspunt dat bezoekers hun fiets nabij de woning kunnen parkeren (bijv. in de tuin of tegen de voorgevel, zonder hinder van overig verkeer).

Voor bezoekers van appartementen geldt een norm van 0,5 stallingsplaats per woning. Deze norm is gebaseerd op de meest actuele kencijfers van het CROW. Deze norm geldt t/m 20 woningen in een bouwblok. Vanaf de 21e woning in een bouwblok geldt een korting van 50% op deze norm. De norm bedraagt dan 0,25 stallingsplaats per woning. Bij het realiseren van 40 appartementen in een bouwblok bedraagt het benodigd aantal stallingsplaatsen voor bezoekers daarmee 15 stuks ( $[20 * 0,5] + [20 * 0,25]$ ).

#### 2.10.3 Fietsparkeren niet-woonfuncties

Voor niet-woonfuncties hanteert de gemeente Waalre de meest actuele landelijke CROW fietsparkeerkencijfers. Deze zijn opgenomen in de online-publicatie Fietsparkeerkencijfers 2019. Indien deze worden geactualiseerd, gelden deze nieuwe kencijfers als de norm.

Binnen de gegeven bandbreedte heeft de initiatiefnemer ruimte om een passend aantal stallingsplaatsen voor fietsen te realiseren. Indien hiervan wordt afgeweken, dient hiervoor een motivering te worden opgesteld. Deze wordt ter toetsing voorgelegd aan de gemeente.

### 3 NOTA PARKEERNORMEN IN DE PRAKTIJK

De initiatiefnemer van een ruimtelijke ontwikkeling stelt aan de hand van een aantal stappen een parkeerplan op. Dit parkeerplan maakt onderdeel uit van de ruimtelijke onderbouwing van de ontwikkeling. Dit hoofdstuk beschrijft de randvoorwaarden en de te doorlopen stappen om te komen tot een sluitend parkeerplan. Ook worden twee rekenvoorbeelden gegeven.

#### 3.1 Randvoorwaarden

Het proces van toepassing van de parkeernormen start met een ruimtelijk initiatief, plan of project.

Kenmerk van doorwerking van parkeernormen via de Nota Parkeernormen is dat toetsing alleen kan plaatsvinden op het moment dat sprake is van vergunningsplichtige activiteiten. Niet-vergunningsplichtige verbouwingen kunnen dus plaatsvinden zonder toetsing aan de parkeernormen. Bij de vergunningsplichtige activiteiten wordt voor toepassing van de Nota Parkeernormen onderscheid gemaakt naar de volgende situaties:

1. Nieuwbouw
2. Herbouw/verbouw
3. Functiewijziging
4. Functie-uitbreiding

##### ad 1. Nieuwbouw

In het geval van nieuwbouw is de Nota Parkeernormen van toepassing op de totale ontwikkeling. De parkeerbehoefte per (nieuwe) functie wordt bepaald door middel van het aantal eenheden per functie te vermenigvuldigen met de parkeernorm.

##### ad 2. Herbouw/verbouw

Wanneer een bestaand object wordt gesloopt of verbouwd en met dezelfde bestemming en omvang (aantal woning/vierkante meters) wordt teruggebouwd, dan is de Nota Parkeernormen niet van toepassing.

ad 3. Functiewijziging

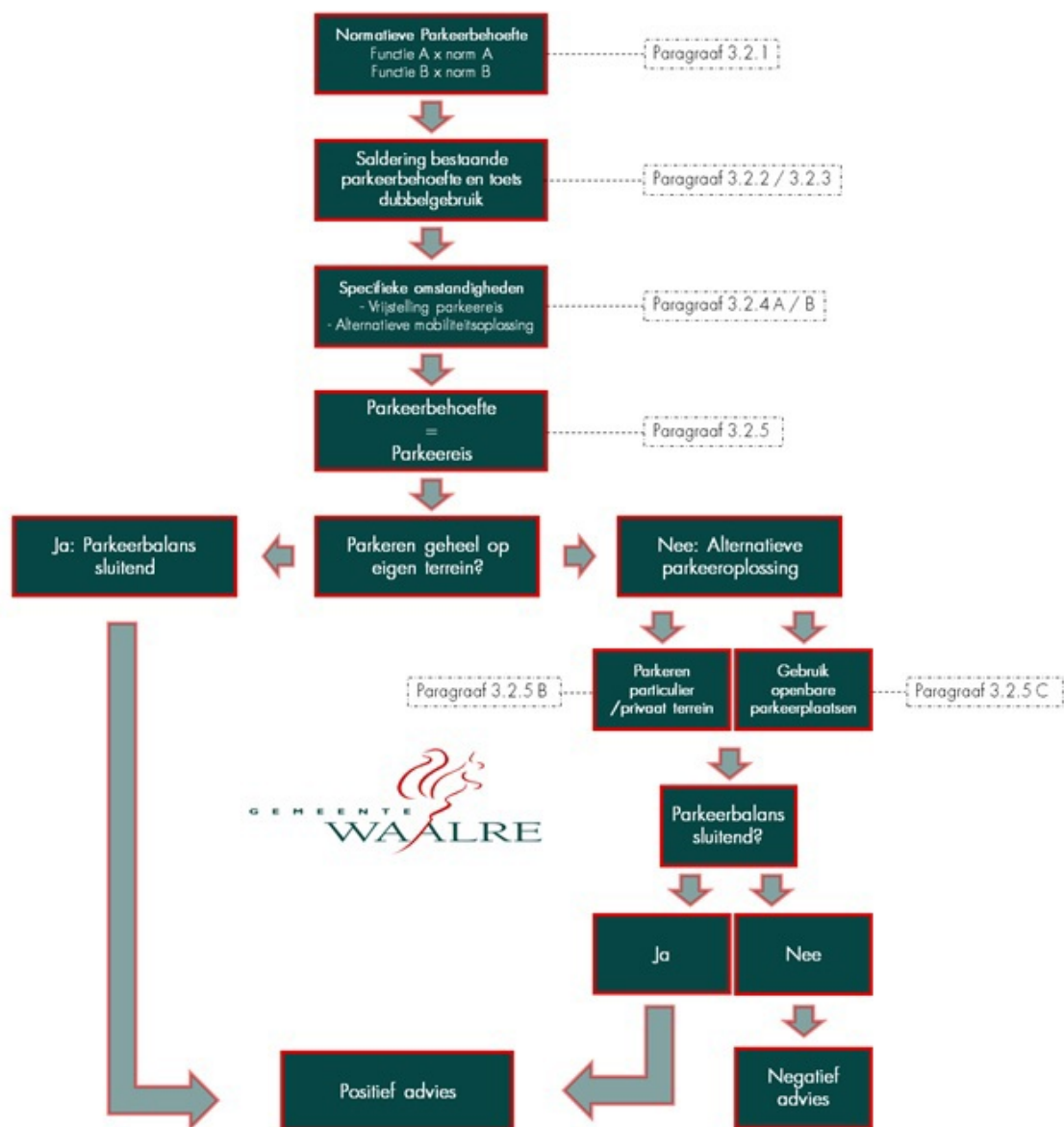
Wanneer een bestaand object (deels) een functiewijziging ondervindt, dan is de Nota Parkeernormen van toepassing op dat gedeelte waar de functiewijziging plaatsvindt. De parkeereis van de nieuwe functie wordt dan samengesteld op basis van de parkeereis van de nieuwe functie minus de parkeereis van de oude functie. Aan deze verrekening zijn wel voorwaarden verbonden: zie paragraaf 3.2.2.

ad. 4. Functie-uitbreiding

Bij het uitbreiden van een bestaande functie is de parkeernorm van toepassing op het gedeelte dat uitgebreid wordt. Ook hier geldt dat in het verleden vergunde activiteiten waarbij niet getoetst is aan parkeernormen niet worden meegenomen in de berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen. Optopping van bestaande woningen en woningsplitsing/kamerverhuur waarbij het bestaand aantal woningen wordt uitgebreid, maken eveneens onderdeel uit van functie-uitbreiding. Hierop is de Nota Parkeernormen dan ook van toepassing.

3.2 Stappenplan

Om te komen tot een sluitend parkeerplan wordt onderstaand stroomschema doorlopen. In de opvolgende paragrafen wordt een toelichting gegeven op de verschillende stappen in het stroomschema.



Figuur 1 Stroomschema stappen parkeerplan

### 3.2.1 Bepalen normatieve parkeerbehoefte

Wanneer de gegevens (functies) van een bouwontwikkeling bekend zijn, wordt de bijbehorende norm bepaald. Deze wordt vermenigvuldigd met het te realiseren programma, het aantal m2 bruto vloeroppervlakte of met andere eenheden zoals het aantal zitplaatsen. Bij een gecombineerde ontwikkeling wordt de berekening voor iedere functie apart uitgevoerd. De uitkomsten van iedere berekening worden vervolgens bij elkaar opgeteld; deze optelling vormt de normatieve parkeerbehoefte.

### 3.2.2 Verrekening oude functie

Bij functiewijziging wordt rekening gehouden met de normatieve parkeerbehoefte van de oorspronkelijke situatie. Het uitgangspunt hierbij is dat de parkeerbehoefte van het laatste legale gebruik van de oorspronkelijke situatie – voor zover die parkeerbehoefte werd gefaciliteerd in het totale aantal openbare parkeerplaatsen – in mindering wordt gebracht bij de te berekenen parkeerbehoefte voor de nieuwe situatie. Hierbij dient rekening te worden gehouden met de aanwezigheidspercentages die voor de oorspronkelijke functie golden.

Als een bestaande voorziening meer dan vijf jaar ongebruikt of 'tijdelijk' gebruikt is gebleven, wordt de parkeerbehoefte van de bestaande situatie geacht nihil te zijn. De ooit beschikbare parkeerruimte is mogelijk door andere parkeerders in gebruik genomen waardoor de parkeerplaatsen niet meer beschikbaar zijn voor de nieuwe functie. Tijdelijk gebruik ter voorkoming van leegstand wordt buiten beschou-

wing gelaten bij de beoordeling van het laatste legale gebruik. Het is ter beoordeling van het college van burgemeester en wethouders of er sprake is geweest van tijdelijk gebruik.

Bijvoorbeeld, een nieuwe ontwikkeling met een parkeervraag van 30 parkeerplaatsen vestigt zich op de locatie waar voorheen een functie zat met een parkeervraag van 20 openbare parkeerplaatsen. Indien de functie met een parkeervraag van 20 openbare parkeerplaatsen vijf jaar of korter geleden is komen te vervallen, mag deze parkeerruimte worden gebruikt voor de nieuwe functie. Er dienen dan nog 10 parkeerplaatsen gerealiseerd te worden. Indien de functie met een parkeervraag van 20 openbare parkeerplaatsen langer dan vijf jaar geleden is komen te vervallen, dient de totale parkeervraag van de nieuwe functie gerealiseerd te worden (30 parkeerplaatsen) of dient met een parkeeronderzoek te worden aangetoond of de 20 openbare parkeerplaatsen op maatgevende momenten beschikbaar zijn.

### 3.2.3 Toets dubbelgebruik

De parkeernorm geeft aan wat de parkeerbehoefte van een functie is. Wanneer binnen een gebied meerdere functies aanwezig zijn of worden gebouwd, vallen de pieken in parkeerbehoefte van die functies niet altijd op hetzelfde moment. Bij woningen is de parkeerbehoefte bijvoorbeeld op werkdagen in de avond en nacht maximaal. Bij een supermarkt of kantoor zal deze behoefte vooral overdag optreden. Het moment waarop alle gecombineerde functies tezamen een maximale parkeerbehoefte genereren wordt de maatgevende parkeerbehoefte genoemd. De maatgevende parkeerbehoefte wordt bepaald aan de hand van de aanwezigheidspercentages.

### 3.2.4 Specifieke omstandigheden

Er kunnen specifieke omstandigheden zijn die van invloed zijn op het bepalen van de normatieve parkeerbehoefte. Deze omstandigheden dienen dan beschreven te worden in het parkeerplan. Hieronder staan voorbeelden van specifieke omstandigheden die van invloed kunnen zijn op de parkeerbehoefte.

#### a. Vrijstelling parkeereis

Wanneer bij verbouwplannen het verschil tussen parkeerbehoefte van de oude functie en de nieuwe functie voor de totale ontwikkeling kleiner is dan 1,5 parkeerplaats verleent de gemeente vrijstelling van de parkeereis. Dit geldt bijvoorbeeld bij een beperkte uitbreiding van het vloeroppervlak van een supermarkt. Deze vrijstelling geldt niet voor ontwikkelingen met de functie 'wonen'.

#### b. Korting op parkeernorm bij alternatieve mobiliteitsoplossingen

Het college van burgemeester en wethouders kan besluiten om in bijzondere gebieden of situaties korting te verlenen op de totale parkeervraag. Zo kan het college van B&W vanwege andere belangen, beleid of plannen korting verlenen op de totale parkeervraag. De initiatiefnemer kan een aanvraag indienen bij het college van B&W voor korting op de totale parkeervraag in verband met een specifieke doelgroep of het aanbieden van een alternatieve mobiliteitsoplossing. Daarbij hanteert de gemeente Waalre een maximumpercentage voor de korting op de normatieve parkeerbehoefte (na saldering):

- Correctie specifieke doelgroep maximaal 15% van de normatieve parkeerbehoefte
- Correctie inzet deelauto: maximaal 20% van de normatieve parkeerbehoefte
- Correctie inzet overige deelmobiliteit: maximaal 5% van de normatieve parkeerbehoefte

Hoofdstuk 2.9 bevat een nadere uitwerking van deze mobiliteitscorrecties. Het is aan de ontwikkelaar om de vaste kosten bij het opzetten van een alternatieve mobiliteitsdienst te dragen en verantwoording tot de uitvoer en continuïteit te waarborgen. De basis voor afwijking als gevolg van bijzondere omstandigheden wordt gevormd door een onderbouwing of bereikbaarheidsplan dat onderdeel uitmaakt van de ruimtelijke onderbouwing. Afspraken en contracten met de aanbieder van de alternatieve mobiliteitsdienst dient aan de gemeente te worden overlegd, als onderdeel van het bereikbaarheidsplan.

### 3.2.5 Parkeerbehoefte = Parkeereis

Nadat de parkeereis is vastgesteld komt vervolgens de vraag of de parkeereis geheel, gedeeltelijk of niet op eigen terrein gerealiseerd kan worden. Idealiter wordt de parkeereis op eigen terrein gerealiseerd, maar wanneer dit niet mogelijk is, zijn er alternatieven voorhanden. Het afkopen van de parkeereis door een bijdrage te doen aan een zogenaamd parkeerfonds of mobiliteitsfonds is in de gemeente Waalre niet mogelijk.

#### a. Parkeren eigen terrein

Een ontwikkeling moet in de basis voorzien in voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein. Soms is deze eis niet haalbaar. Voor ontwikkelingen met een resterende parkeereis groter of gelijk aan drie parkeerplaatsen moet een ontwikkelaar onderbouwd aangeven waarom deze niet op eigen terrein gerealiseerd kunnen worden. Wanneer de aanvrager niet kan voorzien in voldoende parkeervoorzieningen op eigen terrein is het mogelijk om gebruik te maken van vervangende parkeervoorzieningen (zie volgende stappen). Bij het bepalen van de parkeercapaciteit op eigen terrein maakt de initiatiefnemer gebruik van de berekeningsmethode die is omschreven in Tabel 2.

#### b. Parkeren particulier/privaat terrein (meerjarige overeenkomst bij huren)

Om te voldoen aan de resterende parkeereis kan een initiatiefnemer gebruik maken van een vervangende particuliere/private parkeervoorziening. De vervangende parkeerruimte dient te liggen binnen de geldende loopafstand van de functie en over voldoende parkeerplaatsen te beschikken op maatgevende

momenten. De initiatiefnemer maakt de bezoekers attent op de parkeerplaatsen. De initiatiefnemer beschikt over een parkeervereenkomst tussen initiatiefnemer en de aanbieder van de particuliere/private parkeerruimte en overlegt deze bij de bouwaanvraag. De overeenkomst moet een blijvend karakter hebben (minimaal tien jaar). De maximale loopafstand voor verschillende functies is weergegeven in Bijlage 3.

#### c. Gebruik openbare parkeerplaatsen

De vervangende parkeerruimte kan ook een parkeerruimte in het openbaar gebied zijn. Indien er voldoende parkeerruimte op straat is, ook na realisatie van het initiatief, kan de gemeente vrijstelling verlenen van het (geheel) realiseren van de parkeereis op eigen terrein. De bewijslast ligt hierbij bij de initiatiefnemer.

Deze dient middels parkeertellingen, uitgevoerd door een onafhankelijk onderzoeksbureau (ISO 9001 gecertificeerd), aan te tonen dat de parkeerdruk, in het op een acceptabele loopafstand gelegen gebied (Bijlage 3), op de drukste momenten onder de 85% is en ook na realisatie van het initiatief op de drukste momenten onder de 85% blijft. De betreffende meetmomenten en perioden worden bepaald/goedgekeurd door de gemeente.

#### Afrondingsregel

Om een parkeerplan op te stellen worden verschillende berekeningen uitgevoerd. Bij de vaststelling van de normatieve parkeerbehoefte en de parkeerbehoefte naar toepassing van de aanwezigheidspercentages wordt wiskundig afgerond. Dit betekent dat kleiner of gelijk aan 0,49 naar beneden wordt afgerond en groter of gelijk aan 0,50 naar boven.

#### 3.3 Rekenvoorbeelden

##### Rekenvoorbeeld 1: saldering en dubbelgebruik

In dit rekenvoorbeeld wordt een bestaand kantoorgebouw getransformeerd tot woongebouw. Hierbij gelden de volgende uitgangspunten:

- Locatie: in Waalre-Dorp, buiten het afgekaderde centrumgebied (Bijlage 2) maar binnen de bebouwde kom van Waalre conform de wegenverkeerswet.
- o Daarom geldt de parkeernorm voor de zone 'Rest bebouwde kom'.
- Huidige functie: kantoor zonder baliefunctie, met een oppervlakte van 1.000 m<sup>2</sup> bvo.
- Toekomstige functie: twintig koopappartementen in het middensegment.

Onderstaande tabel geeft de normatieve parkeerbehoefte in de huidige en toekomstige situatie weer.

Tabel 4 Normatieve parkeerbehoefte rekenvoorbeeld 1

	Functie	Aantal	Parkeernorm	Parkeerbehoefte
Huidige situatie	Kantoor (zonder baliefunctie)	1.000 m <sup>2</sup> bvo	2,0 per 100 m <sup>2</sup> bvo	20 parkeerplaatsen
Toekomstige situatie	Koop, appartement, midden	20 woningen	1,4 per woning*	28 parkeerplaatsen
Vershil				+8 parkeerplaatsen

\* inclusief bezoekersaandeel van 0,3 per woning

Op basis van bovenstaand rekenvoorbeeld zorgt de beoogde ontwikkeling voor een toename van de normatieve parkeerbehoefte (+8 parkeerplaatsen). Omdat de functie wijzigt (van kantoor naar wonen), verandert het maatgevende moment. Om dit inzichtelijk te maken worden de aanwezigheidspercentages toegepast. Daarbij wordt het bezoekersdeel en het bewonersdeel van de toekomstige parkeerbehoefte van elkaar gescheiden (22 parkeerplaatsen voor bewoners en 6 parkeerplaatsen voor bezoekers).

Tabel 5 toont de relevante aanwezigheidspercentages.

Tabel 5 Aanwezigheidspercentages

	Functie	Werkdag				Zaterdag			Zondag
		ochtend	middag	avond	nacht	avond	middag	avond	middag
Huidige situatie	kantoor/ bedrijven	100%	100%	5%	0%	5%	0%	0%	0%
Toekomstige situatie	woningen bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
	woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%



Wanneer deze aanwezigheidspercentages worden toegepast op de normatieve parkeerbehoefte, volgen de berekende waardes uit Tabel 6.

Tabel 6 Parkeerbehoefte na toepassen aanwezigheidspercentages

	Functie	Werkdag				Koop	Zaterdag		Zondag
		ochtend	middag	avond	nacht	avond	middag	avond	middag
Huidige situatie	kantoor/bedrijven	20,0	20,0	1,0	0,0	14,0	0,0	0,0	0,0
Toekomstige situatie	woningen bewoners	11	11	19,8	22	17,6	13,2	17,6	15,4
	woningen bezoekers	0,6	1,2	4,8	0	4,2	3,6	6	4,2
	woningen totaal	11,6	12,2	24,6	22	21,8	16,8	23,6	19,6
Verskil		-8	-8	24	22	8	17	24	20

Uit Tabel 6 is de toekomstige parkeerbehoefte na het toepassen van de aanwezigheidspercentages voor 'woningen bewoners' en 'woningen bezoekers' af te lezen. Maatgevend is daarbij de werkdagavond; de toekomstige parkeerbehoefte van het woongebouw bedraagt dan afgerond 25 parkeerplaatsen. Ten opzichte van de huidige situatie bedraagt de toename van de parkeerbehoefte op dit maatgevende moment afgerond +24 parkeerplaatsen.

Rekenvoorbeeld 2: parkeeroplossing

Dit rekenvoorbeeld borduurt voort op Rekenvoorbeeld 1. Op het maatgevende moment (werkdagavond) zorgt het beoogde woongebouw voor een parkeerbehoefte van 25 parkeerplaatsen.

#### Eigen terrein

Bij het huidige kantoorgebouw is op eigen terrein een parkeerterrein aanwezig van 20 parkeerplaatsen. Daarmee voorziet deze in de huidige parkeerbehoefte van de kantoorfunctie. Dit parkeerterrein blijft behouden en kan gebruikt worden door toekomstige bewoners en bezoekers van het woongebouw; daarmee bedraagt het toekomstige parkeeraanbod op eigen terrein 20 parkeerplaatsen. Het restant van de toekomstige parkeerbehoefte (5 parkeerplaatsen) wordt buiten de plangrenzen opgevangen.

#### Parkeren particulier/privaat terrein

Het naastgelegen kantoorgebouw heeft een parkeerterrein dat niet volledig in gebruik is. Het parkeerterrein ligt binnen acceptabele loopafstand (100 meter voor woonfuncties) van het nieuwe woongebouw. 3 parkeerplaatsen op dit naastgelegen parkeerterrein zijn niet in gebruik. De initiatiefnemer sluit een overeenkomst met de eigenaar van dit parkeerterrein (tienjarig contract). Bewoners en bezoekers van het nieuwe woongebouw mogen gebruik maken van deze 3 parkeerplaatsen. Er is nog een oplossing nodig voor het restant van de parkeerbehoefte (2 parkeerplaatsen) om de parkeerbalans sluitend te krijgen.

#### Gebruik openbare parkeerplaatsen

Het nieuwe woongebouw is gelegen aan een openbare weg waarlangs parkeervakken aanwezig zijn. Binnen acceptabele loopafstand van het woongebouw (100 meter voor woonfuncties) liggen 10 parkeervakken. De initiatiefnemer zet een parkeeronderzoek uit bij een extern bureau, om te onderzoeken of het restant van de toekomstige parkeerbehoefte (2 parkeerplaatsen) hier kan worden opgevangen. De gemeente bepaalt de uitgangspunten van dit onderzoek.

Uit het onderzoek blijkt dat de parkeerbezetting op deze 10 parkeerplaatsen op alle momenten van de week/dag laag is (maximaal 50%). Als hier de parkeerbehoefte van 2 parkeerplaatsen bij wordt opgeteld, blijft de parkeerbezetting acceptabel (<85%).

Bovenstaande oplossing wordt beschreven in een parkeerplan, waarmee de parkeerbalans sluitend is.

## 4 OVERIGE BEPALINGEN

### 4.1 Hardheidsclausule

In alle gevallen waarin de Nota Parkeernormen niet voorziet of wanneer toepassing van de Nota Parkeernormen leidt tot kennelijk onredelijke situaties, kan het college van burgemeester en wethouders een van de Nota Parkeernormen afwijkende beslissing nemen. Voorbeelden van situaties waarin toepassing van deze hardheidsclausule een mogelijkheid is, zijn:

- Woningsplitsing ten behoeve van mantelzorg;

- Het benutten van een goede bereikbaarheid van een ontwikkellocatie per Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV).

#### 4.2 Inwerkingtreding

Deze Nota Parkeernormen treedt in werking nadat deze is vastgesteld door de gemeenteraad en officieel is gepubliceerd op de website van de gemeente Waalre.

#### 4.3 Overgangsregeling

Voor ruimtelijke initiatieven, plannen en projecten waarvoor reeds een parkeertoets heeft plaatsgevonden, worden de uitkomsten van die parkeertoets als parkeereis gezien. Voor alle ruimtelijke initiatieven, plannen en projecten waarvoor nog geen parkeertoets heeft plaatsgevonden, wordt de Nota Parkeernormen als uitgangspunt gebruikt.

#### 4.4 Citeertitel

Deze Nota Parkeernormen wordt aangehaald als: Nota parkeernormen gemeente Waalre.

### BIJLAGEN

#### B1 PARKEERNORMEN GEMEENTE WAALRE

Wonen*		Zone 'Centrum'	Zone 'Rest bebouwde kom'	Zone 'Buitengebied'
	eenheid			
Aanleunwoning, serviceflat	per woning	0,8	0,9	1,0
Koop, grondgebonden, vrijstaand	per woning	1,4	1,8	2,0
Koop, grondgebonden, twee-onder-een-kap	per woning	1,3	1,7	1,8
Koop, grondgebonden, tussen/hoek	per woning	1,1	1,5	1,6
Koop, appartement, groot (> 75 m <sup>2</sup> )	per woning	1,2	1,6	1,7
Koop, appartement, midden (50 tot 75 m <sup>2</sup> )	per woning	1,0	1,4	1,5
Koop, appartement, klein (< 50 m <sup>2</sup> )	per woning	0,9	1,2	1,2
Huur, grondgebonden, vrije sector	per woning	1,1	1,5	1,6
Huur, grondgebonden, sociale huur	per woning	0,9	1,2	1,2
Huur, appartement, groot (> 75 m <sup>2</sup> )	per woning	1,0	1,4	1,5
Huur, appartement, middel/klein (< 75 m <sup>2</sup> ) [incl. sociale huur]	per woning	0,7	1,0	1,0
Kamerverhuur (niet-zelfstandig)	per kamer	0,2	0,2	0,2
Kamerverhuur (zelfstandig, niet-studenten)	per kamer	0,5	0,6	0,6
Kleine eenpersoonswoning (tiny house, meestal grondgebonden)	per woning	0,5	0,6	0,6

\* Inclusief aandeel bezoekersparkeren. Het aandeel bezoekersparkeren bedraagt 0,3 parkeerplaats per woning en 0,2 parkeerplaats per kamer (categorieën 'Kamerverhuur niet-zelfstandig' en 'Kamerverhuur zelfstandig').

Werken				
	eenheid	Zone 'Centrum'	Zone 'Rest bebouwde kom'	Zone 'Buitengebied'
Bedrijf arbeidsextensief/ bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)	per 100 m <sup>2</sup> bvo	0,6	1,0	1,0
Bedrijf arbeidsintensief/ bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,5	2,3	2,3
Bedrijfsverzamelgebouw	per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,2	1,8	1,9
Kantoor (met baliefunctie)	per 100 m <sup>2</sup> bvo	2,0	2,8	3,5
Kantoor (zonder baliefunctie)	per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,5	2,0	2,5

Winkel en boodschappen				
	eenheid	Zone 'Centrum'	Zone 'Rest bebouwde kom'	Zone 'Buitengebied'
Bouwmarkt	per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,8	2,3	2,4
Bruin- en witgoedzaken	per 100 m <sup>2</sup> bvo	3,6	7,5	8,9
Buurt- en dorpscentrum (overige detailhandel)	per 100 m <sup>2</sup> bvo	2,6	3,2	3,2
Buurtsupermarkt	per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,4	3,0	3,0
Fullservice-supermarkt	per 100 m <sup>2</sup> bvo	2,8	4,6	4,6
Groothandel specialist	per 100 m <sup>2</sup> bvo	5,3	5,4	5,4
Kringloopwinkel	per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,2	1,8	2,2
Meubelboulevard/woonboulevard	per 100 m <sup>2</sup> bvo	2,0	2,3	2,3
Outletcentrum	per 100 m <sup>2</sup> bvo	8,7	9,4	9,9

<b>Winkel en boodschappen</b>				
	eenheid	Zone 'Centrum'	Zone 'Rest bebouwde kom'	Zone 'Buitengebied'
Tuincentrum	per 100 m <sup>2</sup> bvo	2,2	2,5	2,8
Weekmarkt	per 100 m <sup>2</sup> bvo	0,2	0,2	0,2
Wijkcentrum (klein)	per 100 m <sup>2</sup> bvo	3,2	4,0	4,0
Wijkcentrum (gemiddeld)	per 100 m <sup>2</sup> bvo	3,9	4,7	4,7
Wijkcentrum (groot)	per 100 m <sup>2</sup> bvo	4,3	5,2	5,2
Winkelboulevard	per 100 m <sup>2</sup> bvo	3,7	4,1	4,1
Woonwarenhuis (zeer groot)	per 100 m <sup>2</sup> bvo	4,8	4,8	4,8
Woonwarenhuis/woonwinkel	per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,2	1,8	1,9

<b>Sport, cultuur en ontspanning</b>				
	eenheid	Zone 'Centrum'	Zone 'Rest bebouwde kom'	Zone 'Buitengebied'
Attractie- en pretpark	per ha netto terrein	6,0	6,0	6,0
Bibliotheek	per 100 m <sup>2</sup> bvo	0,4	1,1	1,3
Biljart-/snookercentrum	per speeltafel	0,8	1,3	1,7
Bioscoop	per 100 m <sup>2</sup> bvo	2,7	10,7	13,2
Bowlingcentrum	per bowlingbaan	1,4	2,6	2,6
Casino	per 100 m <sup>2</sup> bvo	5,5	6,3	7,8
Dansstudio	per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,4	5,3	7,2
Dierenpark	per ha netto terrein	6,0	6,0	6,0
Filmtheater/filmhuis	per 100 m <sup>2</sup> bvo	2,1	7,4	9,4
Fitnesscentrum	per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,5	6,1	7,2
Fitnessstudio/sportschool	per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,2	4,6	6,3
Golfbaan (18 holes)	per 18 holes/60 ha	91,0	91,0	113,3
Golfoefencentrum	per 6 ha	50,1	50,1	55,2
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal)	per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,9	3,5	3,9
Jachthaven	per ligplaats	0,6	0,6	0,6
Manege/paardenhouderij	per box	0,4	0,4	0,4
Museum	per 100 m <sup>2</sup> bvo	0,6	1,1	1,1
Sauna/hammam	per 100 m <sup>2</sup> bvo	2,3	6,5	7,1
Sporthal	per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,5	2,8	3,4
Sportveld	per ha netto terrein	16,5	16,5	16,5
Sportzaal	per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,1	2,7	3,5
Squashhal	per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,6	2,7	3,2
Tennishal	per 100 m <sup>2</sup> bvo	0,3	0,5	0,5
Theater/schouwburg	per 100 m <sup>2</sup> bvo	6,7	9,1	11,3
Volkstuin	per 10 tuinen	1,2	1,3	1,4
Wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)	per 100 m <sup>2</sup> bvo	9,1	9,1	10,1
Zwembad openlucht	per 100 m <sup>2</sup> bvo	9,6	12,4	15,3
Zwembad overdekt	per 100 m <sup>2</sup> bvo	10,2	11,0	12,8



<b>Horeca en (verblijfs)recreatie</b>				
	eenheid	Zone 'Centrum'	Zone 'Rest bebouwde kom'	Zone 'Buitengebied'
hotel	per 10 kamers	3,2	7,0	8,8
bungalowpark	per bungalow	1,7	1,7	2,1
café, bar, cafetaria	per 100 m <sup>2</sup> bvo	4,5	5,5	5,5
camping/kampeerterrein	per standplaats	1,2	1,2	1,2
discotheek	per 100 m <sup>2</sup> bvo	5,9	19,8	19,8
evenementenhal/beursgebouw/ congresgebouw	per 100 m <sup>2</sup> bvo	4,8	7,3	7,3
restaurant	per 100 m <sup>2</sup> bvo	8,5	12,5	12,5

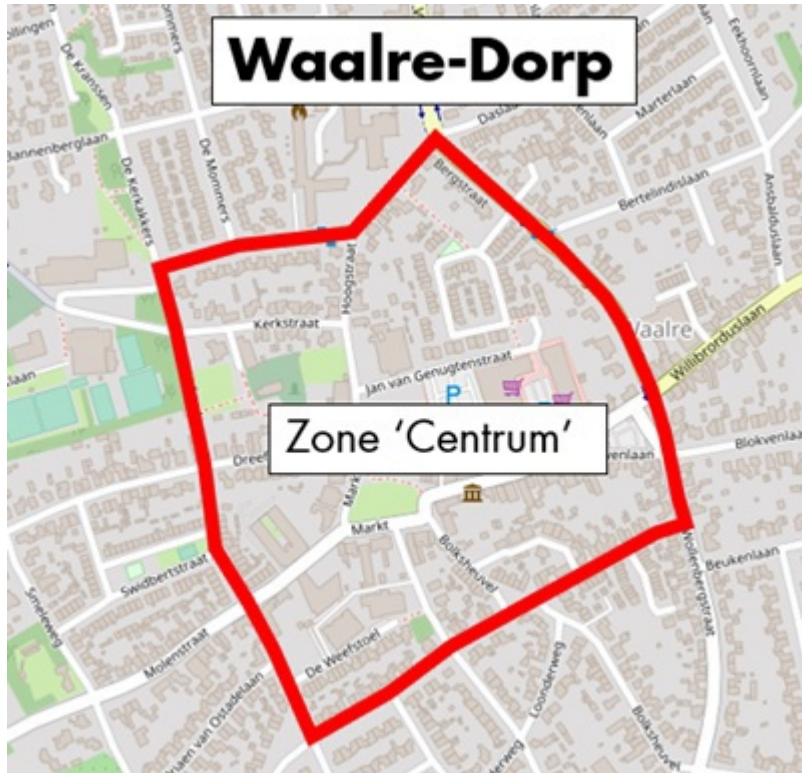
<b>Gezondheid en (sociale) voorzieningen</b>				
	eenheid	Zone 'Centrum'	Zone 'Rest bebouwde kom'	Zone 'Buitengebied'
apotheek	per apotheek	2,2	3,1	3,1
begraafplaats	per plechtigheid	29,1	29,1	29,1
consultatiebureau	per behandelkamer	1,3	1,8	2,1
consultatiebureau voor ouderen	per behandelkamer	1,3	1,9	2,2
uitvaartcentrum	per plechtigheid	30,1	30,1	30,1
fysiotherapiepraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1,2	1,7	1,9
gezondheidscentrum	per behandelkamer	1,5	2,1	2,4
huisartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	2,0	2,9	3,2
penitentiare inrichting	per 10 cellen	1,6	3,2	3,6
religiegebouw	per zitplaats	0,2	0,2	0,2
tandartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1,5	2,5	2,6
verpleeg- en verzorgingstehuis	per wooneenheid	0,5	0,5	0,5

<b>Onderwijs</b>				
	eenheid	Zone 'Centrum'	Zone 'Rest bebouwde kom'	Zone 'Buitengebied'
avondonderwijs	per 10 studenten	4,0	6,3	10,0
basisschool (excl. parkeren halen & brengen)	per leslokaal	0,7	0,7	0,7
kinderdagverblijf (crèche) (excl. parkeren halen & brengen)	per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,0	1,4	1,5
middelbare school	per 100 leerlingen	3,2	4,4	4,4
ROC	per 100 leerlingen	4,2	5,3	5,4

In de tabellen in deze bijlage staat een veelheid aan afzonderlijke functies opgenomen. Het kan ook voor komen dat meerdere functies zijn verenigd in één gebouw. In dat geval dient van iedere functie afzonderlijk het aantal benodigde parkeerplaatsen te worden berekend en wordt aan de hand van de in deze Nota benoemde aanwezigheidspercentages het dubbelgebruik bepaald. Zo ontstaat een totale parkeervraag voor alle gecombineerde functies. Indien de desbetreffende functie niet (volledig) overeenkomt met één van bovenstaande categorieën, wordt in overleg met de gemeente maatwerk toegepast.

B2 GEBIEDSINDELING NOTA PARKEERNORMEN  
Begrenzing zone 'Centrum' Waalre-Dorp en Aalst





Begrenzing zone 'Rest bebouwde kom' en 'Buitengebied'  
- Binnen/buiten de bebouwde kom in de zin van de Wegenverkeerswet).

#### B3 LOOPAFSTANDEN PER TYPE FUNCTIE

De loopafstanden per type functie binnen de gemeente Waalre zijn gebaseerd op de maximale loopafstanden uit CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren, Van parkeercijfers naar parkeernormen' (december 2018).

Hoofdfunctie	Maximale loopafstand (m)
Wonen	100
Winkelen	200
Werken	200
Ontspanning	100
Gezondheidszorg	100
Onderwijs	100

*Aldus besloten in de openbare vergadering van 28 november 2023  
De raad van de gemeente Waalre  
de griffier, de voorzitter,  
W.A. Ernes M.F. Oosterveer*