

## NOTA PARKEERBELEID GEMEENTE BERNHEZE

### INHOUDSOPGAVE

1. **INLEIDING**
2. **VISIE OP PARKEREN**
3. **PARKEERBELEID 2023-2028**
  - 3.1 Parkeren en de blauwe zone Heesch
  - 3.2 Parkeren overige kernen
  - 3.3 Ontheffing parkeerschijfzone
  - 3.4 Parkeren mindervaliden
  - 3.5 Laadpalen elektrisch vervoer
  - 3.6 Parkeren van grote voertuigen
  - 3.7 Wegsleepregeling
  - 3.8 Fietsparkeren
  - 3.9 Ruimtelijke ontwikkelingen
  - 3.10 Groene parkeeroplossingen
  - 3.11 Parkeren in de voortuin
4. **PARKEERNORMENBELEID**
  - 4.1 Basis parkeernormen
  - 4.2 Type voorziening en ligging
  - 4.3 Aan huis gebonden beroep en lichte bedrijvigheid aan huis
  - 4.4 Aanwezigheidspercentages
  - 4.5 Parkeren op eigen terrein
  - 4.6 Gehandicaptenparkeerplaatsen
  - 4.7 Parkeren en opladen elektrische voertuigen
  - 4.8 Mobiliteitscorrectie
  - 4.9 Parkeernormen fiets
    - 4.9.1 Fietsparkeren bewoners woonfuncties
    - 4.9.2 Fietsparkeren bezoekers woonfuncties
    - 4.9.3 Fietsparkeren niet-woonfuncties
5. **PARKEERNORMEN IN DE PRAKTIJK**
  - 5.1 Randvoorwaarden
  - 5.2 Stappenplan
    - 5.2.1 Bepalen normatieve parkeerbehoefte
    - 5.2.2 Verrekening oude functie
    - 5.2.3 Toets dubbelgebruik
    - 5.2.4 Specifieke omstandigheden
    - 5.2.5 Parkeerbehoefte = Parkeereis
  - 5.3 Rekenvoorbeelden
6. **OVERIGE BEPALINGEN**
  - 6.1 Hardheidsclausule
  - 6.2 Inwerkingtreding
  - 6.3 Overgangsregeling
  - 6.4 Citeertitel

### BIJLAGEN

- B1 PARKEERNORMEN GEMEENTE BERNHEZE
- B2 GEBIEDSINDELING PARKEERNORMEN
- B3 LOOPAFSTANDEN PER TYPE FUNCTIE

### TABELLEN

- Tabel 1: Aanwezigheidspercentages (CROW-publicatie 381, 2018)
- Tabel 2: Berekeningsaantallen parkeervoorzieningen op eigen terrein bij woningen (CROW-publicatie 381, 2018)



Tabel 3: Fietsparkeernormen

Tabel 4: Normatieve parkeerbehoefte rekenvoorbeeld 1

Tabel 5: Aanwezigheidspercentages

Tabel 6: Parkeerbehoefte na toepassen aanwezigheidspercentages

## 1 INLEIDING

Parkeren is een van de aspecten die de bereikbaarheid van de gemeente Bernheze bepaalt. Voldoende parkeerplaatsen voor auto's, stallingsplaatsen voor fietsen en innovatieve vormen van (deel)mobiliteit maken de gemeente aantrekkelijk om te wonen, werken en bezoeken. Binnen de gemeente Bernheze vinden diverse soorten ruimtelijke ontwikkelingen plaats. Deze ontwikkelingen zorgen voor een verandering van de parkeersituatie.

Voorliggende Nota Parkeerbeleid bevat een visie, beleidskader en parkeernormennota voor de komende 5 jaar (2023-2028). De Nota Parkeerbeleid vervangt de oude 'Parkeernormennota gemeente Bernheze' (2015).

### 1. Leeswijzer

Deze Nota Parkeerbeleid bestaat uit een aantal onderdelen. In de Inleiding worden de aanleiding, belangrijkste uitgangspunten, afbakening, doelstelling en werkings sfeer van de Nota Parkeerbeleid behandeld. In Hoofdstuk 2 schetst een vernieuwde parkeervisie voor de komende jaren. In Hoofdstuk 3 komt het gemeentelijk beleidskader (2023-2028) aan bod. In de twee daaropvolgende hoofdstukken komt de parkeernormennota aan bod, bestaande uit een toetsingskader (Hoofdstuk 4), waaraan de parkeeroplossingen van ruimtelijke ontwikkelingen worden getoetst. Daarbij komen o.a. de verschillende functietypes, aanwezigheidspercentages en speciale parkeeroplossingen aan de orde. Hoofdstuk 5 bevat een omschrijving van parkeernormen in de praktijk, met relevante randvoorwaarden, een stappenplan en enkele rekenvoorbeelden. Hoofdstuk 6 omschrijft de overige bepalingen, zoals een hardheidsclausule, overgangsregeling en de inwerkingtreding van de Nota Parkeerbeleid.

#### 1.2 Aanleiding

De aanleiding voor het opstellen van de Nota Parkeerbeleid gemeente Bernheze is de behoefte aan een gemeentelijke visie op parkeren met een bijpassend nieuw beleidskader. Daarnaast is de bestaande parkeernormenregeling voor het beoordelen van parkeeroplossingen bij ruimtelijke plannen verouderd waardoor deze niet meer aansluiten bij de realiteit anno nu. Ook is de bestaande regeling beperkt qua flexibel omgaan met afwijkende situaties en innovatieve mobiliteitsoplossingen.

#### 1.3 Uitgangspunten

In voorliggende Nota Parkeerbeleid worden lokale beleidskeuzes op het gebied van parkeren toegelicht. Deze biedt de gemeente Bernheze in de komende jaren houvast bij keuzes die worden gemaakt op het gebied van parkeren. In deze Nota Parkeerbeleid wordt gemotiveerd op welke wijze de landelijke CROW-richtlijnen voor de gemeente Bernheze van toepassing zijn. Om de parkeerkencijfers en andere richtlijnen 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 deze voor de gemeente Bernheze formeel vast te stellen. Deze Nota Parkeerbeleid geldt tot slot als toetsingskader voor ruimtelijke ontwikkelingen met als doel het voorkomen van parkeerproblemen in de openbare ruimte als gevolg van deze ontwikkelingen.

Binnen de gemeente Bernheze vinden momenteel een aantal ontwikkelingen plaats die van invloed zijn op de parkeersituatie. Zo hebben Heesch, Heeswijk-Dinther en Nistelrode te maken met ruimtelijke ontwikkelingen als uitbreiding op de bestaande kernen, met daarbij horende parkeervraagstukken. De complexiteit van deze vraagstukken wordt beïnvloed door de het autogebruik bij specifieke woningtypes, de bereikbaarheid van het openbaar vervoer in de kernen en een toenemende interesse in innovatieve deelconcepten. Tegelijkertijd blijft Bernheze een landelijke gemeente waar de personenauto en daarmee ruimtebeslag voor parkeren in veel gebieden onderdeel blijft van het straatbeeld. Daarnaast neemt het aandeel schoner vervoer (elektrische auto, e-bike en speedpedelec) toe en hebben de ambities uit de Omgevingsvisie raakvlakken met mobiliteit en parkeren.

#### 1.4 Afbakening

Aan parkeerplaatsen worden eisen gesteld zodat deze ook daadwerkelijk gebruikt kunnen worden. Deze eisen zijn vermeld in de CROW-publicatie ASVV 2021 (december 2021). Deze bevat (technische) gegevens / richtlijnen over de maatvoering en technische uitvoering van parkeervoorzieningen.

De maatvoering van een gehandicaptenparkeerplaats is ruimer dan van een standaardparkeerplaats en wordt aangelegd volgens de richtlijnen uit het ASVV 2021.

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

### 1.5 Doelstelling

De doelstelling van de Nota Parkeerbeleid is tweeledig en als volgt samen te vatten:

- 1) Het vaststellen van een gemeentelijke visie (2023-2028) op parkeren en een bijpassend nieuw beleidskader. Hierin wordt beschreven hoe binnen de gemeente wordt omgegaan met parkeren.
- 2) Het vaststellen van een toetsingskader voor parkeeroplossingen van ruimtelijke plannen en ontwikkelingen binnen de gemeente Bernheze, waarmee de bereikbaarheid en leefbaarheid in de gemeente Bernheze wordt gewaarborgd. Met behulp van dit

### 1.6 Werkingssfeer

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

De Nota Parkeerbeleid bevat een gemeentelijke visie en bijpassend nieuw beleidskader voor de komende 5 jaar (2023-2028). De Nota Parkeerbeleid is van toepassing op ruimtelijke ontwikkelingen en plannen binnen de gemeente, daar waar het betreft nieuwbouw, verbouw, uitbreiding of wijziging van functies. De Nota Parkeerbeleid 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

## 2 VISIE OP PARKEREN

De gemeente Bernheze is in ontwikkeling. In de Omgevingsvisie worden keuzes gemaakt hoe we willen dat Bernheze er uit zien in 2040. Hoe gaan we om met het buitengebied en de groenvoorziening in de kernen? Waar vinden we ruimte voor nieuwe woningen en werkplekken? Hoe zorgen we voor mooie, schone en veilige buurten? Hoe komen we vlot, veilig en gezond op ons werk en op school? Waar moet ruimte zijn om te sporten en te recreëren? Hoe gaan we om met duurzaamheid?

Deze vragen hangen samen met de wijze waarop wordt omgegaan met parkeren binnen de gemeente. Zo is de ruimte bij ontwikkelingen schaars en vindt de afweging plaats of deze wordt ingevuld met ruimte voor parkeren of bijvoorbeeld meer groen. Parkeren bepaalt in veel gebieden het straatbeeld en daarmee hoe mooi, schoon en veilig deze zijn. De bereikbaarheid wordt voor een belangrijk deel bepaald door voldoende stallingsplaatsen voor de fiets en voldoende parkeergelegenheid. Tot slot moet ruimte worden geboden voor duurzame alternatieven voor eigen autobezit, zoals elektrisch deelvervoer en fietsgebruik.

**Visie op parkeren**  
In de gemeente Bernheze is het fijn om te wonen en te leven. De gemeente wil dat het parkeeraanbod (in aantallen en kwaliteit) zodanig is, dat de kernen in Bernheze voor zowel bewoners als bezoekers aantrekkelijk zijn. Voor bewoners én bezoekers moet de

Bovenstaande visie is vertaald naar de volgende speerpunten:

- Bestaande parkeercapaciteit, zowel openbaar als particulier, wordt optimaal benut.
- Bij uitbreiding/wijziging van parkeerruimte wordt niet alleen naar kwantiteit gekeken, maar worden ook verkeersveiligheid en overige leefbaarheidsaspecten afgewogen.
- Parkeren in de gemeente Bernheze blijft gratis. Door een goede informatievoorziening (bewegwijzering) worden bezoekers naar een geschikte parkeerlocatie geleid.
- Bij ruimtelijke ontwikkelingen wordt de parkeervraag in beginsel op eigen terrein opgevangen, conform de regels uit het parkeernormenbeleid (Hoofdstuk 4).
- De gemeente bevordert voldoende (goede) fietsvoorzieningen daar waar concentraties van fietsparkeren aanwezig zijn of zijn te verwachten.

- Vanuit een toegankelijke buitenruimte krijgt parkeren voor mindervaliden specifieke aandacht.
- Opladen van elektrische voertuigen (EV) wordt gefaciliteerd door in voldoende parkeerplaatsen met laadpaal te voorzien.
- De gemeente streeft in overleg met betrokken instanties naar een goede handhaving van het parkeerbeleid.
- De parkeersituatie op grote parkeerlocaties wordt structureel gemonitord om vroegtijdig te kunnen ingrijpen op eventuele parkeerproblemen.
- Maatregelen die nodig zijn om parkeeroverlast voor de directe omgeving te beperken, komen in principe in rekening van de verantwoordelijke organisatie/eigenaar/ontwikkelaar (principe: veroorzaker betaalt). In situaties waarbij de gemeente zelf ook een groot belang heeft, bijvoorbeeld bij belangrijke ruimtelijke ontwikkelingen, kan hiervan gemotiveerd worden afgeweken.

### 3 PARKEERBELEID 2023-2028

Parkeren bestaat uit verschillende facetten, op verschillende locaties en voor verschillende doelgroepen. Om die visie en speerpunten uit de Parkeervisie te bereiken, wordt per deelonderwerp als volgt omgegaan.

#### 3.1 Parkeren en de blauwe zone Heesch

Parkeren in Bernheze is gratis. In een deel van het centrum van Heesch is een blauwe zone ingesteld. Hier kunnen bezoekers maximaal 2 uur parkeren met een parkeerschijf. Onderstaande figuur geeft de blauwe zone en belangrijkste parkeerlocaties in het centrum van Heesch weer. Dit betreft de huidige situatie.



Afbeelding 1 Bestaande situatie parkeren en de blauwe zone Heesch met de hoeveelheid beschikbare parkeerplaatsen (bron: gemeente Bernheze, 2023)

In januari 2023 heeft Kragten in opdracht van de gemeente Bernheze een parkeeronderzoek uitgevoerd in het centrumgebied van Heesch. Hieruit blijkt dat er in het centrumgebied ruim voldoende parkeergelegenheid aanwezig is.

Mogelijke toekomstige ontwikkelingen of ervaren parkeeroverlast in het gebied kunnen aanleiding zijn het parkeeraanbod en parkeerregime in het centrum van Heesch te heroverwegen. Daarbij dient het resultaat van actueel parkeeronderzoek in acht te worden genomen. Bij aanpassing van het parkeeraanbod of wijzigingen in het parkeerregime wordt maatwerk toegepast.

<sup>1</sup> Kragten, (2023). Parkeeronderzoek Centrum Heesch.

#### 3.2 Parkeren overige kernen

In de overige kernen binnen de gemeente Bernheze (Nistelrode, Heeswijk-Dinther, Vorstenbosch en Loosbroek) is parkeren eveneens gratis en is geen parkeerschijfzone van kracht.

#### Nistelrode

Met de aanwezigheid van de vele winkelfuncties in het centrum van Nistelrode, is aantal parkeerplaatsen relatief hoog. Een deel van deze parkeerplaatsen zijn openbaar en een deel liggen op eigen terrein.

In september 2022 heeft Kragten in opdracht van de gemeente Bernheze een parkeeronderzoek uitgevoerd in het centrumgebied van Nistelrode. Hieruit blijkt dat er in het centrumgebied voldoende parkeergelegenheid aanwezig is. Wel is tijdens drukke winkelbezoekdagen een hoge parkeerdruk gemeten rondom de parkeerplaatsen op eigen terrein van de aanwezige winkelketens. Hierdoor ontstaat er een verhoogd risico op foutparkeerders, zoekverkeer en parkeeroverlast in de omliggende woonstraten. Daarnaast is sprake van veel verschillende locaties om te parkeren, wat eveneens leidt tot zoekverkeer.

Er is momenteel geen aanleiding om het parkeeraanbod en parkeerregime in het centrum van Nistelrode te wijzigen. Bij mogelijke toekomstige ontwikkelingen of ervaren parkeeroverlast in het gebied in het gebied dient het resultaat van actueel parkeeronderzoek in acht te worden genomen. Bij aanpassing van het parkeeraanbod of wijzigingen in het parkeerregime wordt maatwerk toegepast.

#### Heeswijk-Dinther, Vorstenbosch en Loosbroek

In de centra van Heeswijk-Dinther, Vorstenbosch en Loosbroek zijn kleinschalige parkeervoorzieningen aanwezig. Met oog op het beperkt aantal externe bezoekers naar deze kerken voorzien deze in de huidige behoefte. Er is momenteel geen aanleiding om het parkeeraanbod en parkeerregime in deze centra te wijzigen. Bij mogelijke toekomstige ontwikkelingen of ervaren parkeeroverlast in het gebied in het gebied dient het resultaat van actueel parkeeronderzoek in acht te worden genomen.

#### *3.3 Ontheffing parkeerschijfzone*

Bewoners van het centrum van Heesch hebben de mogelijkheid om een ontheffing aan te vragen waarmee zij langer dan 2 uur in de blauwe zone mogen parkeren. Er worden maximaal 2 ontheffingen per adres verleend. Indien er gelegenheid is om op het eigen terrein te parkeren, kunnen bewoners 1 ontheffing per adres aanvragen. De gemeente verleent alleen ontheffingen voor personenauto's, niet voor vrachtwagens, campers of aanhangers. De overige voorwaarden van het ontheffingensysteem is te vinden op de website van de gemeente. Personeel van detailhandel, horeca en andere bedrijven parkeert buiten de parkeerschijfzone en maakt geen aanspraak op een ontheffing.

#### *3.4 Parkeren mindervaliden*

De gemeente Bernheze kent twee typen gehandicaptenparkeerplaatsen. Op de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen kunnen parkeerders staan die in het bezit zijn van een gehandicaptenparkeerkaart. De voorwaarden van een gehandicaptenparkeerkaart is te vinden op de website van de gemeente.

Daarnaast zijn er binnen de gemeente gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken aanwezig. Een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken is aan te vragen via de website van de gemeente. De gemeente onderzoekt eerst of er voldoende parkeergelegenheid is binnen 100 meter van het huis van aanvrager. Tevens wordt de parkeerdruk onderzocht. Is er onvoldoende parkeergelegenheid en/of is de parkeerdruk hoog, dan onderzoekt de gemeente hoe en waar de gehandicaptenparkeerplaats het beste kan worden aangelegd.

---

<sup>1</sup> ~~Kragten~~ (2023). Verkeersonderzoek Nistelrode.

Richtlijnen voor het realiseren van gehandicaptenparkeerplaatsen bij ruimtelijke ontwikkeling zijn opgenomen in Hoofdstuk 4.6 van deze Nota Parkeerbeleid.

#### *3.5 Laadpalen elektrisch vervoer*

Binnen de gemeente Bernheze zijn diverse openbare laadpunten aanwezig. Inwoners kunnen een laadpunt aanvragen bij de gemeente. Een concessiehouder (huidige provider Vattenfall) realiseert de komende jaren in opdracht van de provincie Noord-Brabant een laadnetwerk, met als doel een dekkend netwerk te realiseren waarmee het voor automobilisten niet meer nodig is om laadpalen aan te vragen.

Richtlijnen voor het realiseren van laadpalen voor elektrisch vervoer bij ruimtelijke ontwikkeling zijn opgenomen in Hoofdstuk 4.7 van deze Nota Parkeerbeleid.

#### *3.6 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 Bernheze niet toegestaan behoudens op de daarvoor

aangewezen vrachtwagenparkeerplaatsen. In het Besluit parkeren grote voertuigen Bernheze 2019 zijn de regels opgenomen over het parkeren van grote voertuigen.

### *3.7 Wegsleepregeling*

In de Wegsleepverordening gemeente Bernheze 2018 zijn regels opgenomen over de bevoegdheid van de gemeente om in voorkomende gevallen op de weg staande voertuigen te kunnen verwijderen, over te brengen en in bewaring te stellen. Optreden tegen fout geparkeerde voertuigen kan in sommige gevallen zeer wenselijk zijn. Te denken valt aan onbevoegd parkeren op laad- en loshavens, marktterreinen of zelfs calamiteitenroutes, maar ook optreden tegen voertuigen die misbruik maken van parkeerplaatsen. De huidige regeling blijft van kracht totdat er een vervangende regeling wordt vastgesteld.

### *3.8 Fietsparkeren*

Voldoende kwalitatieve fietsvoorzieningen helpen om fietsgebruik binnen de gemeente te stimuleren en overlast te beperken. Daarom zorgt de gemeente in de openbare ruimte voor voldoende stallingsplaatsen daar waar er behoefte naar is. Voor ruimtelijke ontwikkelingen geldt dat de initiatiefnemer in beginsel op eigen terrein dient te voorzien in volgende stallingsplaatsen. Richtlijnen voor het realiseren van fietsparkeerplaatsen bij ruimtelijke ontwikkeling zijn opgenomen in Hoofdstuk 4.9 van deze Nota Parkeerbeleid.

### *3.9 Ruimtelijke ontwikkelingen*

Voor ruimtelijke ontwikkelingen binnen de gemeente geldt het parkeernormenbeleid zoals opgenomen in hoofdstuk 4 van deze Nota Parkeerbeleid. De Nota Parkeerbeleid is van toepassing op ruimtelijke ontwikkelingen en plannen binnen de gemeente, daar waar het betreft nieuwbouw, verbouw, uitbreiding of wijziging van functies. De Nota Parkeerbeleid 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.

### *3.10 Groene parkeeroplossingen*

De gemeente Bernheze stimuleert het toepassen van groene parkeeroplossingen, zoals parkeerplaatsen die zijn aangelegd door middel van grasbetontegels. Een grasbetontegel heeft verschillende voordelen: door het open karakter van de tegels creëert het een waterdoorlatend oppervlak. Vervolgens draagt dit bij aan de klimaatadaptatie opgaven zoals hittestress en infiltratie/vasthouden van water (voorkomen verdroging). Ook is het een manier om binnen de schaarse ruimte eenvoudig meer groen te realiseren. Tot slot wordt door het open karakter van de grasbetontegels materiaal bespaard.

### *3.11 Parkeren in de voortuin*

Indien bij woonfuncties geen formele inrit aanwezig is, is het onwenselijk dat bewoners in de voortuin van hun woning parkeren. Bij voorkeur geldt parkeren in de voortuin niet als formele parkeercapaciteit in woonstraten. Bij het uitvoeren van parkeerdrukmetingen en toetsen van bouwplannen worden voortuinen niet als parkeercapaciteit meegerekend (met uitzondering van garages en opritten, zie Tabel 2).

## **4 PARKEERNORMENBELEID**

Deze Nota Parkeerbeleid 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.

### *4.1 Basis parkeernormen*

Voor de parkeernormen van de gemeente Bernheze 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 Bernheze 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 Bernheze 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 Bernheze 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 Bernheze is gekozen om het gemiddelde CROW parkeerkencijfer te hanteren. Voor woonfuncties in de zones 'Rest bebouwde kom' en 'Buitengebied' wordt bij het minimale CROW parkeerkencijfer aangesloten.

Deze keuzes zijn gemaakt op basis van ervaringen uit het verleden, het huidige autobezit binnen de gemeente Bernheze en het beleid dat de gemeente nastreeft met betrekking tot eigen autobezit. Daarnaast is gekeken naar onderzoek en ervaringen over het daadwerkelijke autobezit bij sociale huurwoningen.

#### 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 wordt de totale gemeente Bernheze getypeerd als weinig stedelijk gebied (500 – 1.000 adressen per km<sup>2</sup>). Daarom worden de CROW-parkeerkencijfers voor een 'weinig stedelijk' gebied gehanteerd als parkeernormen voor de gemeente.

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

#### *4.2 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 koophuizen 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).
- 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).
- Voor dit type zorgwoningen geldt de parkeernorm in de categorie 'Aanleunwoning, serviceflat'.
- Extramurale zorgwoningen type 2 (voor vitale bewoners met een kleine zorgvraag).
- Voor dit type zorgwoningen geldt de parkeernorm voor reguliere woningen.

---

<sup>3</sup> CBS. Kerncijfers wijken en buurten 2020

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 vervoerwijzen, 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-parkeerkennijfers 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 Parkeerbeleid van de gemeente Bernheze is ervoor gekozen om drie zones op te nemen. De schil rondom centrumgebieden is niet afzonderlijk benoemd, omdat binnen de centrumgebieden van de kernen feitelijk geen sprake is van een overloopgebied c.q. schil zoals wel vaak het geval is in grotere kernen of in meer stedelijke gebieden.

Het dorpshart van Heesch, Nistelrode en Heeswijk-Dinther 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), concentratie van aaneengesloten woningen en aanbod van openbaar vervoer in de vorm van vaste buslijnen. Door de nabijheid van voorzieningen (bijv. detailhandel en sport) 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 de drie 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 Heesch, Nistelrode en Heeswijk-Dinther 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.



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

In toenemende mate wordt in woongebieden de woonfunctie gecombineerd met een werk- of zorgfunctie. Hierbij kan gedacht worden aan webwinkels, kappers, pedicures, mantelzorg etc. Over het algemeen zijn dit functies 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.

#### 4.4 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. De aanwezigheidspercentages zijn van toepassing op parkeeroplossingen op eigen terrein of in de openbare ruimte.

Functie	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-/verzorgingsstehuis/ aanleunwoning/verzorgingsflat	100%	100%	50%	25%	50%	100%	100%	100%
dagondervijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
avondondervijs	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%	0%

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

#### 4.5 Parkeren op eigen terrein

Een ontwikkeling moet in beginsel 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 5).

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 Parkeerbeleid 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	min 2,0 pp	Minimaal 6 meter diep en 2,5 breed per
Losse garagebox (niet bij)	0,4 pp	Minimaal 5,0 meter diep

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

**Let op:** bovenstaande Tabel 2 laat geen parkeernormen (berekenen parkeereis) zien, maar wordt gebruikt om de parkeeroplossing op eigen terrein te kwantificeren (berekenen parkeeraanbod). De parkeernormen voor verschillende type voorzieningen zijn opgenomen in Bijlage 1 van deze Nota Parkeerbeleid.

Bij nieuwe woningbouwontwikkelingen komt het voor dat, als onderdeel van het plan, 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. De bewijslast ligt hierbij bij de initiatiefnemer. Een parkeerdrukonderzoek dient te worden uitgevoerd middels parkeertellingen, uitgevoerd door een onafhankelijk onderzoeksbureau.

#### 4.6 Gehandicaptenparkeerplaatsen

In centrumgebieden en bij openbare voorzieningen zoals sport en maatschappelijk 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.
- Op kleinere parkeerlocaties wordt maatwerk toegepast.
- De algemene gehandicaptenparkeerplaatsen liggen zo dicht mogelijk bij de (hoofd)ingang van de voorziening waarvoor de parkeerplaatsen bedoeld zijn.

<sup>4</sup> Meerdere parkeerplaatsen op eigen terrein worden stuk voor stuk gerekend voor zover deze afzonderlijk van elkaar gebruikt kunnen worden.

<sup>5</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.

#### 4.7 Parkeren en opladen elektrische voertuigen

Bij het bepalen van de parkeerbehoefte van voorzieningen moet rekening gehouden worden met de realisatie van parkeerplaatsen en oplaadvoorzieningen voor elektrische voertuigen. Hierbij moeten de volgende aandachtspunten in acht worden genomen:

- Op grote openbare parkeerlocaties (> 50 parkeerplaatsen) is (minimaal) 2% van de parkeercapaciteit aangewezen als parkeerplaats voor elektrische voertuigen met bijbehorende laadvoorziening.
- De locatie van elektrische laadpalen dient voldoende zichtbaar te zijn voor aankomende bezoekers zodat zij niet hoeven te zoeken naar een laadpaal.
- De gemeente Bernheze 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 (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 waaraan voldaan dient te worden.

#### 4.8 Mobiliteitscorrectie

In specifieke gevallen biedt het toetsingskader de mogelijkheid om, indien sprake is van specifieke doelgroepen of de inzet van alternatieve mobiliteitsoplossingen een correctie toe te passen op de normatieve parkeerbehoefte. Daarbij hanteert de gemeente Bernheze een maximumpercentage voor de correctie 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 onderbouwning ten aanzien van specifieke doelgroepen of alternatieve mobiliteitsoplossingen in het bereikbaarheidsplan, let de gemeente in hoofdzaak op de kwaliteit van de onderbouwning en mobiliteitsoplossing. De gemeente 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 correctie 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.

<sup>6</sup> Energy Performance of Buildings Directive III

<sup>7</sup> In het maximumpercentage van 20% is geen rekening gehouden met parkeerplaatsen die nodig zijn voor het stallen van deelauto's. Hierdoor valt de daadwerkelijke reductie van het aantal parkeerplaatsen lager uit. Zie het kopje 'Inzet deelauto's'.

#### Inzet deelauto's

Maximaal 20% van de parkeerbehoefte van bewoners van woningen mag worden gecompenseerd met de inzet van deelauto's. Op dit aantal parkeerplaatsen geldt een vervangingswaarde (1 deelauto vervangt 4 eigen auto's). Hieronder wordt de rekenmethode verder uitgelegd.

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 onderbouwning 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 correctie van 20% mogelijk op de parkeerbehoefte van de functie waarvoor de deelmobiliteit wordt ingezet.

- Voorbeeld: de parkeerbehoefte voor bewoners (excl. bezoekersparkeren) bedraagt totaal 100 parkeerplaatsen. Hiervan mogen maximaal 20 parkeerplaatsen gecompenseerd worden met de inzet van deelauto's. Vijf parkeerplaatsen met deelauto vervangen deze 20 reguliere parkeerplaatsen (conform deelauto-norm 1 op 4).
- Indien vijf deelauto's worden ingezet, bedraagt de overgebleven normatieve parkeerbehoefte voor bewoners 80 parkeerplaatsen (reguliere parkeerplaatsen) + 5 parkeerplaatsen (stallen deelauto's) = 85 parkeerplaatsen.
- De 80 reguliere parkeerplaatsen mogen vervolgens worden meegerekend bij het doorrekenen van dubbelgebruik. De 5 parkeerplaatsen voor het stallen van deelauto's worden buiten deze be-

rekening gehouden, omdat deze altijd beschikbaar dienen te zijn en niet kunnen worden ingezet voor andere doeleinden.

#### 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 correctie van 5% mogelijk op de normatieve parkeerbehoefte van de functie waarvoor de deelmobiliteit wordt ingezet.

#### 4.9 Parkeernormen fiets

De gemeente Bernheze 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 4.4). Mobiliteitscorrecties zijn niet toepasbaar op de fietsparkeernormen.

##### 4.9.1 Fietsparkeren bewoners woonfuncties

Het Bouwbesluit 2012 (artikel 4.30 - 4.32) verplicht om bij nieuwbouwwoningen een afsluitbare berg-ruimte te realiseren waar bewoners hun fiets en/of scootmobiel kunnen stallen. Het Bouwbesluit biedt daarnaast ruimte voor gelijkwaardige oplossingen, zoals een gezamenlijke fietsenstalling 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> <small>gbo</small>	2,0 per woning
50 – 75 m <sup>2</sup> <small>gbo</small>	2,25 per woning
75 – 100 m <sup>2</sup> <small>gbo</small>	3,0 per woning
100 – 125 m <sup>2</sup> <small>gbo</small>	3,75 per woning
125 – 150 m <sup>2</sup> <small>gbo</small>	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.

##### 4.9.2 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 correctie 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 ( $[20 * 0,5] + [20 * 0,25]$ ).

##### 4.9.3 Fietsparkeren niet-woonfuncties

Voor niet-woonfuncties hanteert de gemeente Bernheze 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.

## 5 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 onderbouw 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.

### 5.1 Randvoorwaarden

Het proces van toepassing van de parkeernormen start met een ruimtelijk initiatief, plan of project. Kenmerk van doorwerking van parkeernormen via de Nota Parkeerbeleid 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 Parkeerbeleid 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 Parkeerbeleid 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, dezelfde of vermindering van omvang (aantal woning/vierkante meters) en dezelfde doelgroep wordt teruggebouwd, dan is de Nota Parkeerbeleid niet van toepassing.

#### ad 3. Functiewijziging

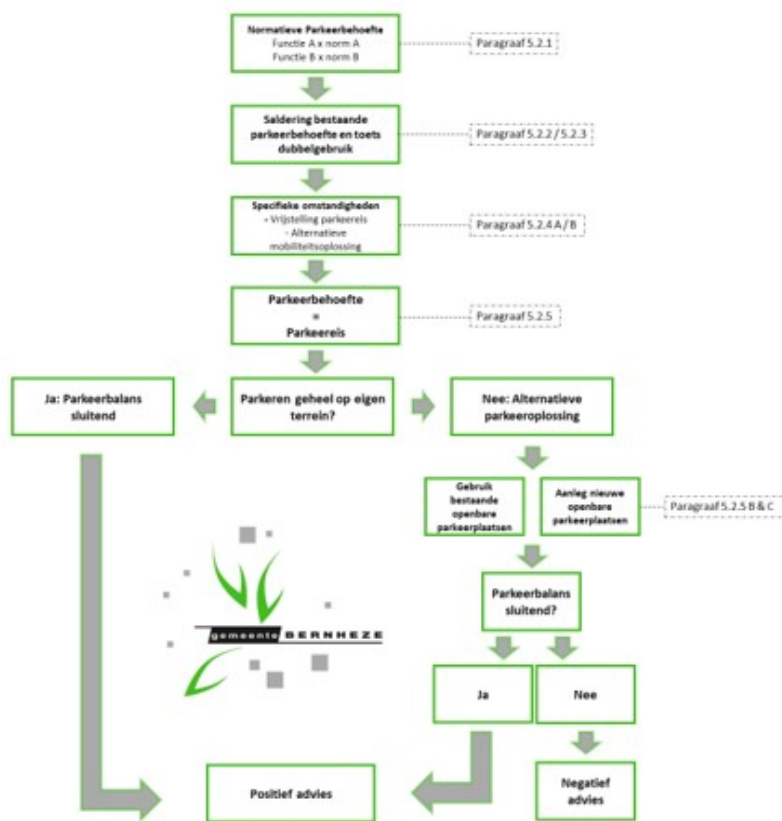
Wanneer een bestaand object (deels) een functiewijziging ondervindt, dan is de Nota Parkeerbeleid van toepassing op dat gedeelte waar de functiewijziging plaatsvindt. De parkeereis van de nieuwe functie wordt dan samengesteld op basis van de parkeereis van de nieuwe functie minus de parkeereis van de oude functie. Aan deze verrekening zijn wel voorwaarden verbonden: zie Hoofdstuk 5.2.2.

#### 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 Parkeerbeleid dan ook van toepassing.

### 5.2 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.



Afbeelding 2 Stroomschema stappen parkeerplan

### 5.2.1 Bepalen normatieve parkeerbehoefte

Wanneer de gegevens (functies) van een ontwikkeling bekend zijn, wordt de bijbehorende norm bepaald. Deze wordt vervuldigd 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.

### 5.2.2 Verrekening oude functie

Bij een functiewijziging of bij langdurige leegstand zorgde de oorspronkelijke functie ook voor een parkeerbehoefte. Deze parkeerplaatsen kunnen worden, wanneer ze behouden blijven na functiewijziging, worden 'hergebruikt' om de parkeerbehoefte van de nieuwe functie (deels) op te lossen. Het verrekenen van deze parkeerplaatsen heet salderen. Dit is mogelijk tot maximaal vijf jaar nadat de laatste vergunde functie is komen te vervallen. Parkeerplaatsen die exclusief ter beschikking staan van de huidige functie (vaak gelegen op eigen terrein), kunnen op alle dagdelen worden gesaldeer.

Bij functiewijziging wordt rekening gehouden met een mogelijke verschuiving van het moment waarop een functie haar parkeerbehoefte genereert. De huidige en toekomstige parkeerbehoefte wordt daarom voor ieder dagdeel gesaldeer. Hiervoor worden de aanwezigheidspercentages uit Tabel 5 gehanteerd.

### 5.2.3 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.

### 5.2.4 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'. De regeling voor aan huis gebonden beroepen en lichte bedrijvigheid aan huis staat beschreven in paragraaf 4.3 van deze Nota Parkeerbeleid.

b. Correctie op parkeernorm bij alternatieve mobiliteitsoplossingen

De gemeente kan besluiten om in bijzondere gebieden of situaties een mobiliteitscorrectie toe te passen op de totale parkeervraag. Zo kan de gemeente vanwege andere belangen, beleid of plannen een correctie toestaan op de totale parkeervraag. De initiatiefnemer kan een aanvraag indienen bij de gemeente voor correctie op de totale parkeervraag in verband met een specifieke doelgroep of het aanbieden van een alternatieve mobiliteitsoplossing. Daarbij hanteert de gemeente Bernheze een maximumpercentage voor de correctie 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 4.8 bevat een nadere uitwerking van deze mobiliteitscorrecties. Het is aan de initiatiefnemer 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.

*5.2.5 Parkeerbehoefte = Parkeereis*

Nadat de parkeereis is vastgesteld komt vervolgens de vraag of de parkeereis geheel, gedeeltelijk of niet op eigen terrein gerealiseerd kan worden. Het uitgangspunt is dat ieder bouwplan op eigen terrein de benodigde parkeerplaatsen aanlegt. Als dit om beargumenteerde redenen niet mogelijk is, dan is het college bevoegd af te wijken. Het is aan de initiatiefnemer om schriftelijk aan te tonen dat het parkeren niet (geheel) op eigen terrein kan worden gerealiseerd. De initiatiefnemer dient een verzoek tot afwijking in bij de gemeente. Onderstaand zijn de mogelijkheden voor het opvangen van de parkeereis op eigen terrein of in de openbare ruimte opgenomen.

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. 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.

c. Aanleg parkeerplaatsen in de openbare ruimte

Wanneer de mogelijkheid niet aanwezig is om de parkeerdruk op te vangen met de bestaande parkeerplaatsen, kan worden onderzocht of er mogelijkheden zijn om parkeerplaatsen in de openbare ruimte

aan te leggen. De gemeente dient de aanleg van parkeerplaatsen in de openbare ruimte goed te keuren. Bij het bepalen van een eventuele locatie moet rekening gehouden worden met:

- de door het CROW aangehouden acceptabele loopafstanden (Bijlage 3);
- het feit dat de aanleg van parkeerplaatsen niet ten koste mag gaan van de kwaliteit van de omgeving.

De gemeente past maatwerk toe op basis van redelijkheid en billijkheid voor de te verhalen kosten voor de aanleg van nieuwe parkeerplaatsen in de openbare ruimte. De kosten omvatten de aanlegkosten van de parkeerplaatsen, de voorbereiding, toezicht en uitvoering van de aanleg en inbrengwaarde of verwervingskosten van de grond.

De directe kosten voor het realiseren van parkeren binnen de openbare ruimte worden volledig doorberekend aan de initiatiefnemers. In het nieuw op te stellen mobiliteitsbeleid (2024) wordt de bijdrage voor de indirecte kosten bepaald.

### 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.

### 5.3 Rekenvoorbeelden

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

- Locatie: in Heesch, buiten het afgekaderde centrumgebied (Bijlage 2) maar binnen de bebouwde kom van Bernheze conform de wegenverkeerswet.
- 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.

Tabel 4 Normatieve parkeerbehoefte rekenvoorbeeld 1

	Functie	Aantal	Parkeernorm	Parkeerbehoefte
Huidige situatie	Kantoor (zonder baliefunctie)	1.000 m <sup>2</sup> bvo	1,9 per 100 m <sup>2</sup> bvo	19 parkeerplaatsen
Toekomstige situatie	Koop, appartement, midden	20 woningen	1,4 per woning*	28 parkeerplaatsen
Vershil				+9 parkeerplaatsen

\* inclusief bezoekersaandeel van 0,3 per woning

Op basis van bovenstaand rekenvoorbeeld zorgt de beoogde ontwikkeling voor een toename van de normatieve parkeerbehoefte (+9 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				Koop		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 waarden 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	19,0	19,0	1,0	0,0	13,3	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
Verschil	-7	-7	24	22	9	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.

#### 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 (5 parkeerplaatsen) hier kan worden opgevangen. De uitgangspunten van dit onderzoek (meetmomenten en periode) worden bepaald/goedgekeurd door de gemeente.

Uit het onderzoek blijkt dat de parkeerbezetting op deze 10 parkeerplaatsen op alle momenten van de week/dag laag is (maximaal 20%). Als hier de parkeerbehoefte van 5 parkeerplaatsen bij wordt opgeteld, blijft de parkeerbezetting acceptabel (<85%).

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

## 6 OVERIGE BEPALINGEN

### 6.1 Hardheidsclausule

In alle gevallen waarin de Nota Parkeerbeleid 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 Parkeerbeleid afwijkende beslissing nemen.

### 6.2 Inwerkingtreding

Deze Nota Parkeerbeleid treedt in werking nadat deze is vastgesteld door de gemeenteraad en officieel is gepubliceerd op de website van de gemeente Bernheze. Deze Nota Parkeerbeleid vervangt na vaststelling de huidige 'Parkeernormennota gemeente Bernheze (2015)'.

### 6.3 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 Parkeerbeleid als uitgangspunt gebruikt.

### 6.4 Citeertitel

Deze Nota Parkeerbeleid wordt aangehaald als: Nota Parkeerbeleid gemeente Bernheze.

## BIJLAGEN

### B1 PARKEERNORMEN GEMEENTE BERNHEZE

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

\* Inclusief aandeel bezoekersparkeren. Het aandeel bezoekersparkeren bedraagt 0,3 parkeerplaats per woning, met uitzondering van de woningtypes 'Huur, huis, sociale huur', 'Huur, appartement, sociale huur', 'Kamerverhuur niet-zelfstandig', 'Kamerverhuur zelfstandig/ Kleine eenpersoonswoning' (bezoekersaandeel 0,2 per woning).

Werken				
	eenheid	Zone 'Centrum'	Zone 'Rest bebouwde kom'	Zone 'Buitengebied'
Bedrijf arbeidsintensief/ bezoekersintensief (loods, opslag, transportbedrijf)	per 100 m <sup>2</sup> bvg	0,7	1,1	1,1
Bedrijf arbeidsintensief/ bezoekersintensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	per 100 m <sup>2</sup> bvg	1,6	2,4	2,4
Bedrijfsverzamelgebouw	per 100 m <sup>2</sup> bvg	1,4	2,0	2,0
Kantoor (met baliefunctie)	per 100 m <sup>2</sup> bvg	2,5	3,6	3,6
Kantoor (zonder baliefunctie) / commerciële dienstverlening	per 100 m <sup>2</sup> bvg	1,9	2,6	2,6

Winkel en boodschappen				
	eenheid	Zone 'Centrum'	Zone 'Rest bebouwde kom'	Zone 'Buitengebied'
Boulevard	per 100 m <sup>2</sup> bvg	1,9	2,5	2,5
Bruin- en witgoedzaken	per 100 m <sup>2</sup> bvg	4,1	8,2	9,3
Buurt- en dorpscentrum (overige detailhandel)	per 100 m <sup>2</sup> bvg	3,3	4,0	4,0

Buurtsupermarkt	per 100 m <sup>2</sup> b.v.p.	2,3	4,1	4,1
<del>Winkel</del> -supermarkt	per 100 m <sup>2</sup> b.v.p.	3,9	5,9	5,9
Groothandel specialist	per 100 m <sup>2</sup> b.v.p.	6,4	6,8	6,8
Kringloopwinkel	per 100 m <sup>2</sup> b.v.p.	1,3	2,0	2,3
Meubelboulevard/woonboulevard	per 100 m <sup>2</sup> b.v.p.	2,2	2,6	2,6
Outletcentrum	per 100 m <sup>2</sup> b.v.p.	9,5	10,4	10,4

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

Sport, cultuur en ontspanning				
	eenheid	Zone 'Centrum'	Zone 'Rest bebouwde kom'	Zone 'Bultengebied'
Bibliotheek	per 100 m <sup>2</sup> b.v.p.	0,5	1,2	1,4
Biljart-/snookercentrum	per speeltafel	0,9	1,4	1,8
Bioscoop	per 100 m <sup>2</sup> b.v.p.	3,2	11,2	13,7
Bowlingcentrum	per bowlingbaan	1,6	2,8	2,8
Casino	per 100 m <sup>2</sup> b.v.p.	5,7	6,5	8,0
Dansstudio	per 100 m <sup>2</sup> b.v.p.	1,6	5,3	7,4
Filmtheater/filmhuis	per 100 m <sup>2</sup> b.v.p.	2,6	7,9	9,9
Fitnesscentrum	per 100 m <sup>2</sup> b.v.p.	1,7	6,3	7,4
Fitnessstudio/sportschool	per 100 m <sup>2</sup> b.v.p.	1,4	4,8	6,5
Golfbaan (18 holes)	per 18 holes/60 ha	96,0	96,0	118,3
Golfoefcentrum	per 6 ha	51,1	51,1	56,2
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal)	per 100 m <sup>2</sup> b.v.p.	3,1	4,7	5,1
Manege/ <del>paardenhouders</del>	per box	0,4	0,4	0,4
Museum	per 100 m <sup>2</sup> b.v.p.	0,6	1,1	1,1
Sauna/ <del>openlucht</del>	per 100 m <sup>2</sup> b.v.p.	2,5	6,7	7,3
Sportshal	per 100 m <sup>2</sup> b.v.p.	1,6	2,9	3,5
Sportveld	per ha netto terrein	20,0	20,0	20,0

Sportzaal	per 100 m <sup>2</sup> b.v.p.	1,2	2,9	3,6
Squashhal	per 100 m <sup>2</sup> b.v.p.	1,6	2,7	3,2
Tennishal	per 100 m <sup>2</sup> b.v.p.	0,3	0,5	0,5
Theater/schouwburg	per 100 m <sup>2</sup> b.v.p.	7,4	9,8	12,0
Volkstuin	per 10 tuinen	1,3	1,4	1,5
Wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)	per 100 m <sup>2</sup> b.v.p.	9,3	9,3	10,3
Zwembad openlucht	per 100 m <sup>2</sup> b.v.p.	10,1	12,9	15,8
Zwembad overdekt	per 100 m <sup>2</sup> b.v.p.	10,7	11,5	13,3

Horeca en (verblijfs)recreatie				
	eenheid	Zone 'Centrum'	Zone 'Rest bebouwde kom'	Zone 'Bultengebied'
Bungalowpark	per bungalow	1,7	1,7	2,1
Café, bar, cafeteria	per 100 m <sup>2</sup> bvo	6,0	7,0	7,0
Camping/kampeerterein	per standplaats	7,0	1,2	1,2
Discotheek	per 100 m <sup>2</sup> bvo	5,5	20,9	20,9
Evenementenhal/beursgebouw/ congresgebouw	per 100 m <sup>2</sup> bvo	8,5	8,5	8,5
Hotel	per 10 kamers	3,5	7,5	9,0
Restaurant	per 100 m <sup>2</sup> bvo	11,0	15,0	15,0

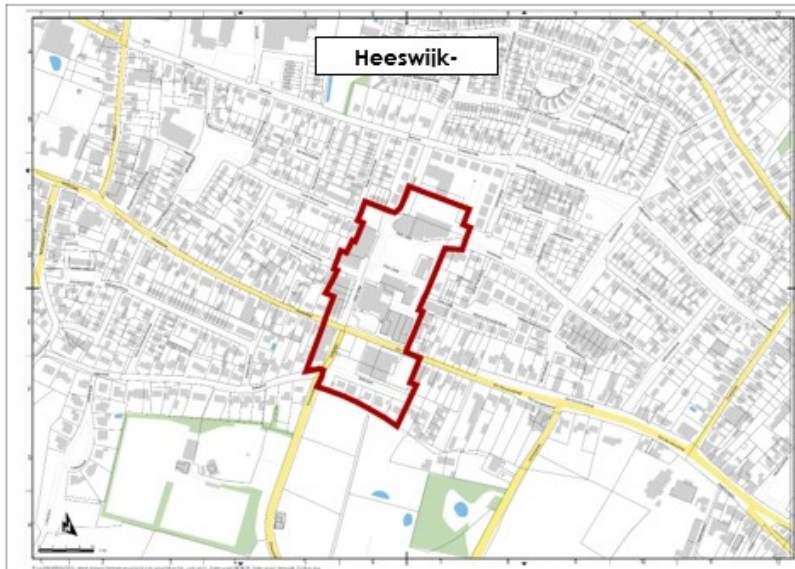
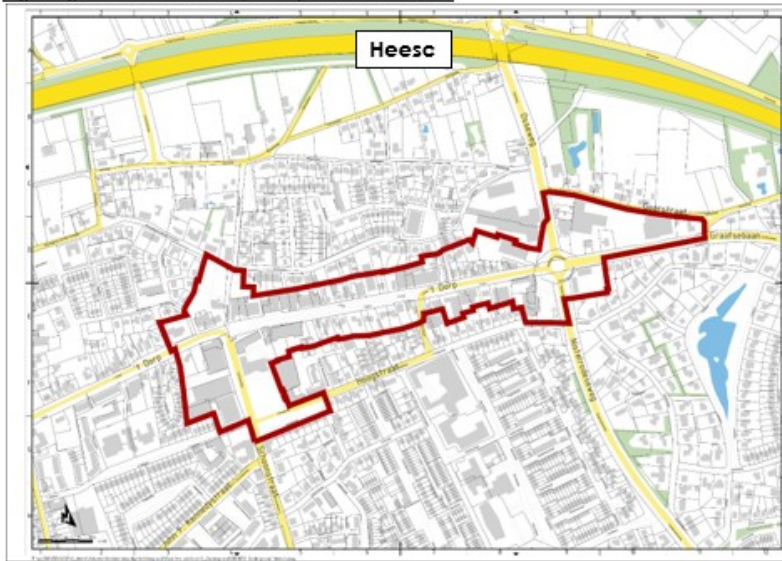
Gezondheid en (sociale) voorzieningen				
	eenheid	Zone 'Centrum'	Zone 'Rest bebouwde kom'	Zone 'Bultengebied'
Apotheek	per apotheek	2,4	3,4	3,4
Begraafplaats	per plechtigheid	31,6	31,6	31,6
Consultatiebureau	per behandelkamer	1,5	2,1	2,2
Consultatiebureau voor ouderen	per behandelkamer	1,3	2,0	2,2
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1,7	2,0	2,0
Gezondheidscentrum	per behandelkamer	1,7	2,5	2,5
Huisartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	2,3	3,3	3,3
Fenitentiale inrichting	per 10 cellen	1,7	3,3	3,7
Reiligebouw	per zitplaats	0,2	0,2	0,2
Tandartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1,7	2,6	2,7
Verpleeg- en verzorgingshuis	per wooneenheid	0,6	0,6	0,6

Onderwijs				
	eenheid	Zone 'Centrum'	Zone 'Rest bebouwde kom'	Zone 'Bultengebied'
Avondonderwijs	per 10 studenten	4,6	6,8	10,5
Basisschool (excl. parkeren halen & brengen)	per leslokaal	0,8	0,8	0,8
Kinderdagverblijf (crèche) (excl. parkeren halen & brengen)	per 100 m <sup>2</sup> bvo	1,0	1,4	1,5
Middelbare school	per 100 leerlingen	3,7	4,9	4,9
ROC	per 100 leerlingen	4,8	5,9	5,9

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 PARKEERNORMEN

Begrenzing zone 'Centrum' Heesc, Heeswijk-Dinther en Nistelrode





Be grenzing 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 Bernheze zijn gebaseerd op de maximale loopafstanden uit CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren, Van parkeerkencijfers naar parkeernormen' (december 2018).

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