

Beleidsregel Parkeernormen Helmond 2024 – Centrum, stationskwartier en kernwinkelgebied

Het college van burgemeester en wethouders van Helmond,

Gelet op artikel 4:81 van de Algemene wet bestuursrecht,

Besluit vast te stellen de ‘Beleidsregel Parkeernormen Helmond 2024 - Centrum, stationskwartier en kernwinkelgebied’.

Hoofdstuk 1 - Algemene bepalingen

1.1. Begripsbepalingen

In deze beleidsregel wordt verstaan onder:

- a. Aanwezigheidspercentage: een percentage waarmee voor een functie, per dagdeel, de aanwezigheid van de bijbehorende gebruikersgroepen wordt aangegeven.
- b. Autoparkeerplaats: Een ruimte die exclusief gebruikt wordt voor het parkeren van een (motor)voertuig die qua maatvoering voldoet aan de meest actuele versie van norm NEN-2443: parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garages.' Voor parkeerplaatsen op parkeerterreinen en de openbare weg geldt voor bepaling van de maatvoering de meest actuele richtlijn van het CROW uit het ASVV (Aanbeveling voor Verkeersvoorzieningen Binnen de Bebouwde kom). Momenteel ASVV 2021.
- c. Bezoekersaandeel: het deel van de parkeerbehoefte dat bestaat uit bezoekers.
- d. Bruto vloeroppervlak (BVO): de vloeroppervlakte van de ruimte, dan wel van meerdere ruimten, van een vastgoedobject gemeten (volgens NEN 2580) op vloerniveau langs de buitenomtrek van de (buitenste) opgaande scheidingsconstructie, die de desbetreffende ruimte(n) omhullen.
- e. Bouwontwikkeling: een ontwikkeling waarvoor een aanvraag om een omgevingsvergunning ingediend moet worden. Het kan gaan over het plaatsen, geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen, veranderen of vergroten van een gebouw.
- f. BROP-lijst: een door gemeente Helmond opgesteld en actueel gehouden overzicht met adressen waarvan de gebruikers en bezoekers (deels) zijn uitgesloten van het recht op een parkeervergunning en/of parkeerabonnement en waarin het aantal uit te geven vergunningen/abonnements wordt bijgehouden.
- g. Eigen terrein: grond waarover de initiatiefnemer kan beschikken ter plaatse van de bouwontwikkeling, dan wel in de directe nabijheid binnen genoemde maximale loopafstanden van de bouwontwikkeling.
- h. Functiewijziging: Er is sprake van functiewijziging als een bestaand pand een andere functie krijgt.
- i. Fietsparkeerplaats: De ruimte gereserveerd voor het parkeren van een fiets met de volgende minimale afmetingen: 200 cm lang, 163 cm hoog en 75 cm breed (op grond van de maatvoeringen vanuit normstellend document van FietsParKeur).
- j. Gebruikersaandeel: het deel van de parkeervraag dat voortkomt uit vaste gebruikers, niet zijnde bezoekers.
- k. Gereguleerd gebied: Het gebied waar conform de vigerende Verordening Parkeerbelastingen Helmond en het vigerende Uitvoeringsbesluit betaald- en vergunninghoudersparkeren Helmond sprake is van betaald parkeren en/of vergunninghouders- (belanghebbenden)parkeren.
- l. Grondgebonden woning: een woning die rechtstreeks toegankelijk is op het straatniveau en waarvan één van de woonlagen aansluit op het maaiveld.
- m. Gebruikersoppervlakte (GO): De gebruikersvloeroppervlakte (GO) van een ruimte of van een groep van ruimten, gemeten op vloerniveau, tussen de opgaande scheidingsconstructies (bijvoorbeeld dragende wanden en scheidingswanden), die de betreffende ruimte of groep van ruimten omhullen. Gebouwgebonden buitenruimten zoals carports, veranda's, balkons, galerijen en dakterrassen tellen niet mee. Tenzij deze als verblijfsgebied zijn aangemerkt.
- n. Initiatiefnemer: de ontwikkelaar en/of eigenaar van de grond of opstallen voor wie de aanvraag om een omgevingsvergunning is ingediend.
- o. Loopafstand: de kortst mogelijke looproute tussen de parkeerplaats of parkeervoorziening tot (de entree) van het bestemmingsadres.
- p. Maatgevend moment: het moment waarop de parkeervraag van verschillende functies binnen een bouwontwikkeling het hoogst is.
- q. Mobiliteitsplan: een plan waarin is vastgelegd en toegelicht welke modaliteitsvormen (naar aard en omvang) gebruikt zullen worden om in de mobiliteitsbehoefte van een bouwontwikkeling te voorzien.

- r. Nieuwbouw: Wanneer een pand wordt gebouwd op een perceel zonder bebouwing, een pand wordt gebouwd op een perceel naast bestaande bebouwing of een pand (gedeeltelijk) wordt gesloopt en op dit perceel een nieuw pand wordt gebouwd. Verbouwingen aan een bestaand pand om dit geschikt te maken voor de nieuwe functie, of het verhogen van een bestaand pand met één of meerdere verdiepingen is geen nieuwbouw.
- s. Niet grondgebonden woning: een afzonderlijke woning die een gedeelte van een groter gebouw vormt en in de meeste gevallen bestaat uit één woonlaag.
- t. Parkeereis: het aantal auto- en fietsparkeerplaatsen dat beschikbaar gesteld moet worden ten behoeve van een bouwontwikkeling.
- u. Reserve Parkeervoorzieningen: fonds waar initiatiefnemer een financiële bijdrage levert wanneer de parkeereis niet volledig op eigen terrein wordt opgelost en er ook geen gebruik gemaakt wordt van bestaande particuliere parkeerplaatsen óf parkeerplaatsen op de openbare weg.
- v. Parkeernorm: een getal dat aangeeft hoeveel auto- of fietsparkeerplaatsen voor een bepaalde functie nodig zijn per eenheid.

1.2. Toepassingsbereik

- a. Deze beleidsregel is enkel van toepassing bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor de gebieden Kernwinkelgebied, het Stationskwartier en het Centrum. Zie bijlage 4 voor de contouren van deze parkeergebieden.
- b. Voor de gebieden buiten het Kernwinkelgebied, het Stationskwartier en het Centrum is de 'Beleidsregel parkeernormen Helmond 2024 – schil en overig gebied' van toepassing, met uitzondering van de onder c aangegeven gebieden.
- c. Voor de Automotive Campus (Beleidsregel parkeernormen Automotive Campus 2018) en Brainport Smart District (Beleidsregel parkeernormen Brainport Smart District 2022) zijn separate beleidsregels voor de toepassing van parkeernormen vastgesteld. Beide beleidsregels blijven onverminderd van kracht, met dien verstande dat de 'Beleidsregels parkeernormen Helmond 2024 - Centrum, stationskwartier en kernwinkelgebied' hier niet gelden.

1.3. Schaalsprong maakt mobiliteitstransitie noodzakelijk

Helmond is ambitieus: de stad wil groeien, maar tegelijkertijd ook aantrekkelijker, duurzamer en gezonder worden. In 2040 groeit het aantal inwoners van Helmond naar verwachting tot 115.000. Daarvoor worden circa 15.000 woningen nieuwe woningen toegevoegd, waarvan ongeveer 10.000 in de bestaande stad moeten komen. Ook wordt in de stad extra werkgelegenheid gecreëerd. Dat betekent minimaal 15.000 extra arbeidsplaatsen. Dat is een omvangrijke opgave, die Helmond ingrijpend verandert, ook op het gebied van mobiliteit.

Mobiliteit zal door de groei van de stad ook toenemen en zijn plaats claimen in de openbare ruimte. Dat mag niet ten koste gaan van de leefkwaliteit en dus moet de manier waarop we ons verplaatsen stapsgewijs gaan veranderen. Helmond zet in op een mobiliteitstransitie, waarbij de (eigen) auto minder ruimte krijgt en actieve mobiliteit – lopen en fietsen – voorop staat. Daarnaast is het belangrijk dat ook openbaar vervoer en deelmobiliteit ruimer voorhanden komen. Dan kan de ruimte voor de auto in de stad langzaam minder worden en kan de vrijkomende ruimte worden ingezet voor andere zaken: wonen, werken, duurzaamheid, gezondheid, samen leven en veiligheid. Hoe Helmond de komende jaren omgaat met de mobiliteitsopgave is uitvoerig beschreven in de 'Mobiliteitsvisie Helmond 2040'.

Waar ruimte nu nog niet zo'n schaars goed is, gaat dat met de groei van de stad snel veranderen. Om hierop in te kunnen spelen is het parkeerbeleid in 2021 geactualiseerd. Daarin zijn keuzes gemaakt over hoe de komende jaren met parkeervraagstukken en bereikbaarheid wordt omgegaan in Helmond. Groeien en toch een leefbare stad willen zijn die voor iedereen bereikbaar is, betekent ook dat het parkeren van auto's en fietsen bij bouwontwikkelingen in Helmond - het bouwen, vernieuwen, veranderen, vergroten of wijzigen van de functie van een gebouw - anders georganiseerd moet worden. Door invloed uit te oefenen op het aantal parkeerplaatsen dat bij bouwontwikkelingen wordt gemaakt wordt gestuurd op minder autobezit en -gebruik. Daar waar fiets, OV en deelmobiliteit goed zijn geregeld, is minder parkeerruimte voor auto's nodig. Dit alles maakt een actualisatie van deze 'Beleidsregel Parkeernormen Helmond' noodzakelijk.

1.4. Kijk op parkeernormen

Een parkeernorm is een getal dat aangeeft hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn bij een bepaalde functie van een gebouw per eenheid of oppervlakte. Aan de hand van parkeernormen wordt een zo goed mogelijke inschatting gegeven van de te verwachten parkeervraag van een bouwontwikkeling. Daarbij wordt rekening gehouden met de uitgangspunten en ambities van het Helmondse mobiliteits- en parkeerbeleid.

Met deze 'Beleidsregel parkeernormen Helmond 2024 - Centrum, stationskwartier en kernwinkelgebied' wordt ingezet op meer flexibiliteit bij de toepassing van parkeernormen. In het verleden werd de parkeervraag van bouwontwikkelingen vaak één-op-één vertaald in het aantal op eigen terrein aan te leggen

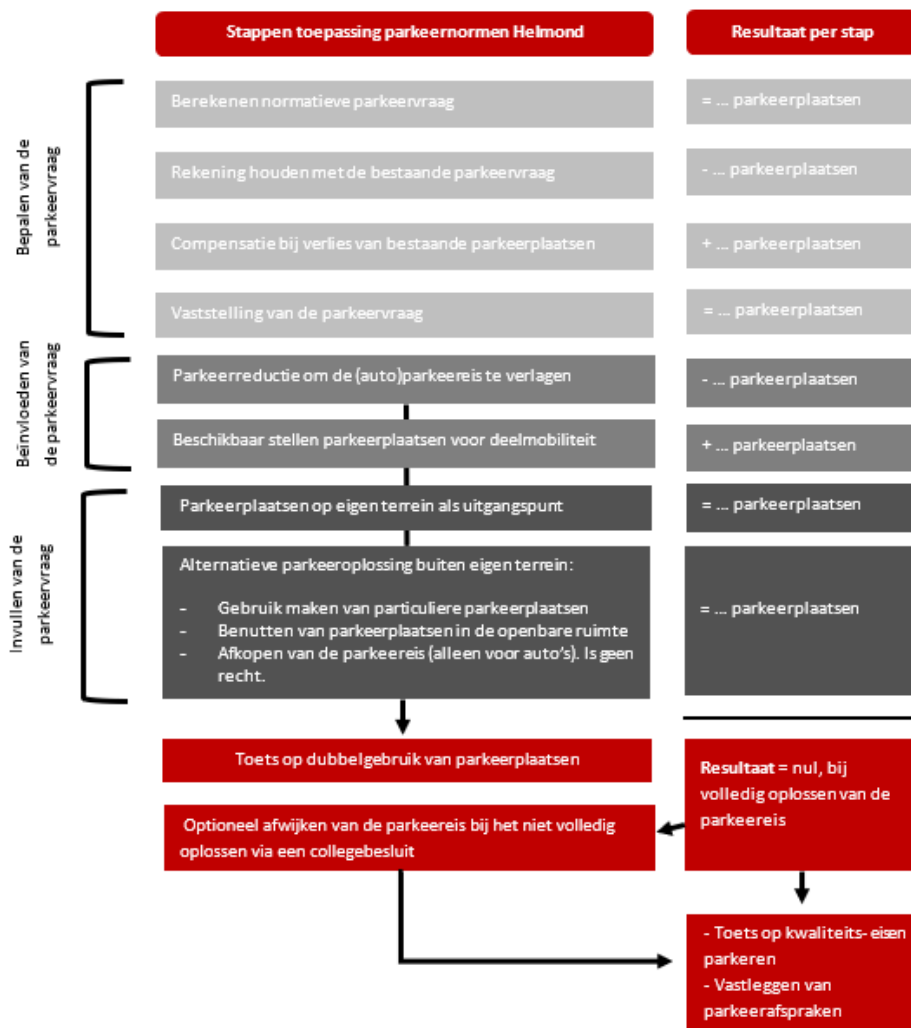
of beschikbaar te stellen parkeerplaatsen. Voor het fietsparkeren blijft dit het uitgangspunt. Bij de toepassing van parkeernormen voor autoparkeren gaat het niet meer alleen over een fysieke parkeerplaats, maar ook over het stimuleren en faciliteren van alternatieven voor de eigen auto. Afhankelijk van de functie en locatie in Helmond zijn er andere mobiliteitsoplossingen mogelijk waarmee de parkeervraag voor auto's (gedeeltelijk) kan worden beïnvloed.

Het doel van de parkeernormen is om ervoor te zorgen dat bij bouwontwikkelingen in Helmond de mobiliteit voor alle (toekomstige) bewoners, gebruikers en bezoekers gefaciliteerd wordt, zodat de locatie toegankelijk en bereikbaar is en blijft. Zonder dat de extra parkeerbehoefte wordt afgewend op de openbare ruimte in de omgeving van de bouwlocatie. Tegelijkertijd wordt met parkeernormen voorkomen dat er te veel autoparkeerplaatsen worden aangelegd, met als gevolg dat er meer auto's in Helmond komen dan nodig is. Parkeernormen zijn dus een belangrijk sturingsinstrument om de hoeveelheid auto's in onze gemeente beheersbaar te houden. En zijn daarmee cruciaal om de schaal-sprong mogelijk te maken, zonder dat dit ten koste gaat van de leefbaarheid, bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van Helmond.

1.5. Van parkeernorm naar parkeereis

Aan de hand van parkeernormen wordt voor iedere bouwontwikkeling in Helmond een parkeereis bepaald. Dit is het uiteindelijke aantal te realiseren of beschikbaar te stellen auto- en fietsparkeerplaatsen bij die bouwontwikkeling door een initiatiefnemer. Via de onderstaande stappen worden de parkeernormen vertaald naar de parkeereis. De verschillende stappen worden in deze beleidsregels verder uitgewerkt.

Figuur 1. Toepassingskader Helmondse parkeernormen voor auto en fiets



1.6. Parkeertoets bij aanvraag omgevingsvergunning

Bij de aanvraag van een omgevingsvergunning wordt op 'parkeren' getoetst aan deze 'Beleidsregel parkeernormen Helmond 2024 - Centrum, stationskwartier en kernwinkelgebied'. Als de aanvraag

voldoet aan de parkeereis die hoort bij de bouwontwikkeling, dan is er voor het onderdeel 'parkeren' geen belemmering om de omgevingsvergunning te verlenen. Wanneer de aanvraag van een omgevingsvergunning niet (volledig) voldoet aan deze beleidsregels dan is dat een reden om de omgevingsvergunning te weigeren.

Het college neemt alleen aanvragen voor een omgevingsvergunning in behandeling die compleet zijn om te kunnen beoordelen op het onderdeel parkeren. Hierbij moet het college in ieder geval de beschikking hebben over de volgende informatie:

- a. Het ruimtelijk programma dat in de huidige situatie aanwezig is en in de nieuwe situatie wordt gerealiseerd, bijvoorbeeld het aantal woningen (onderverdeeld naar gebruikersoppervlakte) of aantal vierkante meter bruto vloeroppervlakte van geplande functies;
- b. De berekening van de parkeervraag voor de fiets en de auto (parkeerbalans), inclusief de gehanteerde uitgangspunten in uitgevoerde berekeningen. Waar van toepassing met een uitsplitsing naar parkeren voor bezoekers en vast gebruikers;
- c. Ontwerptekeningen van de te realiseren parkeerplaatsen op eigen terrein, waarin het aantal beschikbare auto- en fietsparkeerplaatsen is aangegeven (inclusief maatvoeringen);
- d. Indien van toepassing: gesloten contracten over bijvoorbeeld het gebruik van particuliere parkeerplaatsen of de inzet van deelmobiliteit om de parkeervraag van de bouwontwikkeling (gedeeltelijk) in te vullen.

Hoofdstuk 2 - Uitgangspunten voor de Helmondse parkeernormen

Aan de hand van parkeernormen wordt een zo goed mogelijke inschatting gegeven van de parkeervraag van een bouwontwikkeling. Dit hoofdstuk beschrijft de uitgangspunten voor de Helmondse parkeernormen. Een volledig overzicht van de parkeernormen per functie is opgenomen in bijlagen 1 (Fiets) en 2 (Auto).

2.1. Autobezit en Landelijke kencijfers als basis voor parkeernormen

De Helmondse parkeernormen voor auto en fiets zijn afgeleid van de meest recente parkeerkencijfers¹ van het kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte: het CROW. Deze kencijfers worden gezien als de landelijke standaard en vormen dus een goede basis voor het opstellen van onze parkeernormen. De parkeerkencijfers hebben een bandbreedte – variërend van hoog tot laag. Maar kencijfers zijn nog geen normen. Daarom zijn de kencijfers, op basis van de lokale situatie in Helmond, vertaald naar parkeernormen.

De parkeernormen voor de auto voor woonfuncties zijn gerelateerd aan het daadwerkelijk autobezit in Helmond. In bijlage 3 is verder uitgewerkt hoe de parkeernormen tot stand gekomen zijn en welke data daarbij gebruikt is.

2.2. Parkeernormen voor verschillende functies

De hoogte van de parkeernormen voor auto en fiets varieert per functie. Het aantal aan te leggen parkeerplaatsen is afhankelijk van de grootte van de functie die een gebouw heeft. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in parkeernormen voor de volgende categorieën:

- Wonen
- Werken
- Winkelen en boodschappen
- Ontspanning, cultuur en sport
- Horeca en verblijfsrecreatie
- Gezondheidszorg en sociale voorzieningen
- Onderwijs

Het kan zo zijn dat voor een te realiseren functie géén parkeernorm is vastgelegd in deze beleidsregel. Dan wordt de parkeernorm gebruikt die geldt voor de meest vergelijkbare functie. Als dit niet volstaat, dan wordt in overleg met het college een aparte berekening uitgevoerd om de parkeervraag van de bouwontwikkeling te bepalen.

2.3. Gebiedsgerichte parkeernormen

- Voor het vaststellen van parkeernormen is Helmond opgedeeld in een aantal deelgebieden, met elk hun eigen parkeernormen. Ieder deelgebied heeft een ander karakter en een andere dynamiek.

¹) Auto: CROW, Toekomstbestendig parkeren, publicatie 381, 10 december 2018. Fiets: CROW, Leidraad fietsparkeerkencijfers, versie 14, november 2023

- Bij het bepalen van de deelgebieden is uitgegaan van logisch afgebakende gebieden met duidelijke grenzen. De gebiedsindeling bestaat uit de volgende deelgebieden:
- Kernwinkelgebied
 - Stationskwartier
 - Centrum

De ligging² van een (bouw)ontwikkeling in een van deze gebieden bepaalt welke parkeernormen van toepassing zijn. In bijlage 4 is een gedetailleerde kaart opgenomen van de verschillende parkeergebieden.

2.4. Parkeernormen als minimum en maximum

Bij het hanteren van de parkeernormen voor de auto is het uitgangspunt dat er niet meer, maar ook niet minder parkeerplaatsen gerealiseerd worden dan de parkeernormen voorschrijven. De aanleg van minder autoparkeerplaatsen is in de basis alleen mogelijk als een initiatiefnemer een mobiliteitsreductie onderbouwt (onder de voorwaarden zoals aangegeven in hoofdstuk 4).

De fietsparkeernormen zijn bepalend voor het minimumaantal te realiseren fietsparkeerplaatsen bij bouwontwikkelingen. Er mogen dus altijd meer fietsparkeerplaatsen worden aangelegd dan de parkeernorm voorschrijft.

Afwijking van maximumnorm voor de auto

Het is mogelijk dat een initiatiefnemer meer autoparkeerplaatsen wil maken dan volgens de parkeernorm maximaal toegestaan is. Het kan hierbij bijvoorbeeld gaan om kleine nieuwbouw ontwikkelingen waarbij de parkeergarage onder het gebouw iets meer parkeerplaatsen heeft dan volgens de norm is toegestaan. Wanneer de afwijking geen substantieel hogere automobilititeit oplevert, dan kan het college een afwijking naar boven toestaan.

Hoofdstuk 3 - Bepalen van de parkeervraag

(Bouw)ontwikkelingen in Helmond moeten voorzien in voldoende parkeerplaatsen voor de fiets én auto. Voor het bepalen van de parkeervraag bij een bouwontwikkeling worden een aantal stappen doorlopen. Deze systematiek voor het bepalen van de parkeervraag is gelijk voor de auto en fiets.

Figuur 2. Het bepalen van de parkeervraag: hoeveel parkeerplaatsen zijn nodig?



3.1. De normatieve parkeervraag berekenen

- a. De normatieve parkeervraag van een (bouw)ontwikkeling wordt bepaald door de omvang van de functie te vermenigvuldigen met de bijbehorende fiets- en autoparkeernorm. Daarbij wordt, als dat van toepassing is, een onderscheid gemaakt in de parkeervraag voor vaste gebruikers (bewoners, medewerkers, etc.) en voor bezoekers.
- b. Wanneer binnen één (bouw)ontwikkeling verschillende functies komen, dan wordt de parkeervraag berekend door de omvang van de losse functies te vermenigvuldigen met de bijbehorende parkeernormen en deze bij elkaar op te tellen.

3.2. Rekening houden met de bestaande parkeersituatie (salderen)

Vaak zijn er parkeerplaatsen die bestemd zijn voor het parkeren van auto's en/of fietsen bij de bestaande functie. Als deze parkeerplaatsen beschikbaar blijven, dan zijn alleen nog parkeerplaatsen nodig voor de *extra* parkeervraag die ontstaat door de (bouw)ontwikkeling. De parkeerplaatsen uit de bestaande situatie kunnen dan namelijk worden hergebruikt om de parkeervraag van de nieuwe functie (gedeeltelijk) op te lossen. Dit heet salderen.

Om rekening te houden met de bestaande situatie wordt de parkeervraag van de bestaande situatie afgetrokken van de parkeervraag van de nieuwe situatie. Alleen voor het verschil in parkeerplaatsen moet een oplossing worden gevonden. Bij het salderen van de parkeervraag gelden de volgende uitgangspunten:

2) Bij het bepalen van de ligging in een van de deelgebieden wordt de locatie van de voordeur als uitgangspunt gehanteerd.

- a. De meest actuele parkeernormen worden gebruikt om de parkeervraag van zowel de nieuwe- als bestaande functie(s) te bepalen.
- b. Voor het berekenen van de parkeervraag in de bestaande situatie wordt uitgegaan van de laatst vergunde functie.
- c. Salderen kan alleen indien alle parkeerplaatsen fysiek toegankelijk zijn en blijven voor de verschillende gebruikersgroepen. Parkeerplaatsen die exclusief voor één gebruikersgroep zijn gereserveerd (zoals vaste parkeerplaatsen voor bewoners) kunnen bij het salderen niet meegenomen worden.
- d. Salderen mag alleen als het gebouw in de bestaande situatie minder dan 3 jaar (rekenend vanaf het moment van het indienen van de aanvraag voor een omgevingsvergunning) leeg staat of gesloopt is. Voor parkeerplaatsen op eigen terrein geldt deze termijn niet, mits de beschikbaarheid van deze parkeerplaatsen gegarandeerd blijft.
- e. Bij salderen wordt rekening gehouden met een verschuiving van het moment waarop de nieuwe functie een parkeervraag heeft ten opzichte van de oude functie. De parkeervraag van de bestaande - en nieuwe situatie wordt daarom voor ieder dagdeel tegen elkaar afgezet. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van aanwezigheidspercentages (bijlage 5). Het dagdeel waarop het verschil tussen de oude- en nieuwe parkeervraag het hoogst is (maatgevend moment), wordt aangehouden als nieuwe parkeervraag. Parkeerplaatsen die exclusief hoorden bij de bestaande functie, kunnen op alle dagdelen worden gesaldeerd.
- f. Bij salderen kunnen nooit meer parkeerplaatsen (in de openbare ruimte) worden toegerekend aan de bestaande situatie dan het aantal parkeerplaatsen dat fysiek aanwezig is binnen acceptabele loopafstand.
- g. Als de parkeervraag na saldering gelijk is of zelfs afneemt, dan hoeven er geen extra parkeerplaatsen te worden gemaakt.

3.3. Compensatie van een eventueel verlies aan parkeerplaatsen

- a. Als er door de (bouw)ontwikkeling parkeerplaatsen verdwijnen op eigen terrein of in de openbare ruimte, dan moet het 'verlies' aan parkeerplaatsen worden gecompenseerd. Het aantal parkeerplaatsen dat verloren gaat door de bouwontwikkeling, wordt dan opgeteld bij de parkeervraag.
- b. Parkeerplaatsen die niet of nauwelijks worden gebruikt hoeven niet te worden gecompenseerd als deze verdwijnen door de bouwontwikkeling. Dat kan aangetoond worden met een parkeeronderzoek (zie paragraaf 5.3.2). De bezetting van parkeerplaatsen binnen acceptabele loopafstand mag, na het eventueel weghalen van parkeerplaatsen, niet boven de 90% stijgen.

3.4. Vaststellen van de parkeervraag

- a. Bij het berekenen van de parkeervraag wordt tussentijds niet afgerond. Pas op het einde wordt de parkeervraag (ook na eventuele saldering en/of toepassen parkeerreductie e.d.) rekenkundig afgerond op hele parkeerplaatsen. Dit betekent dat bij een parkeervraag onder de 0,5 naar beneden wordt afgerond en vanaf 0,5 naar boven.
- b. Bij de vaststelling van het aantal benodigde parkeerplaatsen is nog geen rekening gehouden met dubbelgebruik van deze parkeerplaatsen. Dat gebeurt pas als bekend is hoe en waar (op eigen terrein of privaat/openbaar) de parkeerplaatsen beschikbaar komen (zie hoofdstuk 5). Door dubbelgebruik zijn minder parkeerplaatsen nodig en kan de parkeereis naar beneden worden bijgesteld.

Hoofdstuk 4 - Beïnvloeden van de parkeervraag

Voor sommige bouwontwikkelingen is het mogelijk om de autoparkeervraag niet alleen met fysieke autoparkeerplaatsen in te vullen, maar ook (deels) met het stimuleren en faciliteren van alternatieven voor de eigen auto. Hierna wordt beschreven welke mogelijkheden het college biedt om de autoparkeervraag te verlagen door het toepassen van een parkeerreductie.

De mobiliteitsreducties gelden niet voor fietsparkeren omdat het aantal benodigde fietsparkeerplaatsen niet gereduceerd kan worden door het bieden van een alternatief voor de fiets.

4.1. Toepassing van een parkeerreductie door inzet van deelmobiliteit

- a. Het is onder voorwaarden mogelijk een parkeerreductie toe te passen op de autoparkeervraag van een bouwontwikkeling middels inzet van deelmobiliteit. Daardoor zijn er minder autoparkeerplaatsen nodig. Hierbij wordt rekening gehouden met de verschillende kernen en buurten van Helmond en de daar aanwezige kansen voor andere mobiliteit dan de eigen auto. Om het risico op parkeeroverlast in de openbare ruimte te beperken is een maximum bepaald voor het deel van de parkeervraag dat met een alternatieve vorm van mobiliteit mag worden ingevuld.
- b. Het toepassen van een parkeerreductie is optioneel. De initiatiefnemer kan het college verzoeken om hier gebruik van te maken. De reductiefactoren gelden hierbij als een maximum.
- c. Een parkeerreductie is mogelijk wanneer deelmobiliteit wordt ingezet (zie 4.2).

4.2. Parkeerreductie - Inzet van deelmobiliteit

Deelmobiliteit is belangrijk om Helmond leefbaar en bereikbaar te houden, zeker gezien de verwachte groei van de gemeente. Als bewoners auto's delen, zijn minder parkeerplaatsen nodig. Dat geeft ruimte om bij bouwontwikkelingen waar deelmobiliteit wordt ingezet een reductiefactor toe te passen op de parkeereis. De reductie geldt standaard alleen voor woonfuncties³ en wordt berekend over het bewonersdeel van de parkeereis voor auto's. De inzet van deelmobiliteit heeft namelijk géén effect op de parkeervraag van bezoekers van bewoners en geldt daarom niet voor het bezoekersgedeelte van de parkeervraag.

4.2.1. Reductiefactoren deelmobiliteit

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

Het opstellen van een mobiliteitsplan (zie paragraaf 4.3.2) is een voorwaarde voor het toepassen van deze reductiefactor. De hoogte van de parkeerreductie voor woonfuncties per parkeergebied is als volgt:

Parkeergebied	Reductie op de parkeervraag voor woonfuncties (alleen eigen gebruik)	
	Met gereguleerd parkeren ⁴	Zonder gereguleerd parkeren
Kernwinkelgebied	50%	20%
Stationskwartier	30%	15%
Centrum	30%	15%

Tabel 2. Maximale reductiefactoren voor inzet van deelmobiliteit

Rekening houden met plan B bij inzet van deelmobiliteit buiten gereguleerd gebied (risicobeheersing)

Als het parkeren aan de openbare weg onbepaald en gratis is, dan is er altijd een alternatief beschikbaar voor het parkeren van de auto op relatief korte afstand, ook bij een aanbod aan parkeerplaatsen op eigen terrein. Bij de beschikbaarheid van (gratis) parkeerplaatsen in de openbare ruimte, is de drempel voor autobezit laag. In gebieden zonder parkeerregulering zit daarom een risico verbonden dat het deelmobiliteitsconcept niet (goed) gebruikt wordt. Met als een mogelijk gevolg dat er een verhoogde parkeerdruk ontstaat in de openbare ruimte.

Daarom wordt bij bouwontwikkelingen buiten gereguleerd gebied een risicobeheersmaatregel gevraagd van de initiatiefnemer zodat alsnog kan worden voldaan aan de oorspronkelijke parkeernorm/parkeereis als het deelmobiliteitsconcept in de praktijk onvoldoende blijkt te werken. Een voorbeeld hiervan is het toepassen van een ruimtelijke reservering voor de aanleg van toekomstige parkeerplaatsen op eigen terrein.

4.2.2. Voorwaarden voor hanteren parkeerreductie bij inzet van deelmobiliteit

De manier waarop het mobiliteitsconcept wordt aangeboden is bepalend voor het succes. Het aanbod van deelmobiliteit moet aantrekkelijk zijn voor zoveel mogelijk nieuwe bewoners, zodat zij ook echt besluiten geen eigen auto te hebben. Dan gaat het bijvoorbeeld om beschikbaarheidsgarantie, betaalbaarheid en diversiteit in aanbod van deervoertuigen. Ook continuïteit is belangrijk. Het deelmobiliteitsconcept dient daarom voor een periode van minimaal 10 jaar operationeel te zijn. Het is daarbij géén eis dat er bij verstrekking van de omgevingsvergunning één aanbieder van deelmobiliteit wordt contracteert voor deze volledige termijn. Daarmee is het mogelijk om met verschillende aanbieders te schakelen, wanneer dat nodig is.

Een voorwaarde voor het toepassen van een parkeerreductie is het opstellen van een mobiliteitsplan door de initiatiefnemer. Het mobiliteitsplan dient zo concreet mogelijk te worden uitgewerkt en bestaat minimaal uit de volgende elementen:

3) Met uitzondering van intramurale zorgwoningen

4) Gebieden waar het parkeren al gereguleerd is óf waar besloten is dat gereguleerd parkeren op korte termijn wordt ingevoerd.

- a. Een beschrijving van het aanbod van deelauto's. Daarbij moet minstens één deelauto worden aangeboden per 25 woningen. Het aanbod moet minimaal bestaan uit twee deelauto's. De deelauto's moeten minimaal vallen in het B-segment en 5-deurs zijn.
- b. Een paragraaf met een toelichting op een beschikbaarheidsgarantie van deelauto's voor de bewoners. Als alle deelauto's zijn afgenomen of vooraf gereserveerd, moeten er extra deelauto's worden aangeboden om tijdens piekmomenten ook in de mobiliteitsbehoefte te voorzien.
- c. Bij tegenvallende vraag kan het aanbod van deelauto's na een periode van minimaal 2 jaar na goedkeuring van het college worden afgeschaald. Mits er alsnog minimaal 2 deelauto's worden aangeboden bij de bouwontwikkeling. Het initiatief en de bewijslast hiervoor ligt bij de initiatiefnemer/eigenaar van de bouwontwikkeling.
- d. Een financiële paragraaf waarin wordt aangetoond hoe de kosten voor de deelmobiliteit worden doorberekend aan bewoners. Een investeringsbedrag van de initiatiefnemer of het verweven van bepaalde vaste kosten in de VVE-bijdrage, zorgen voor lagere gebruikskosten, wat het gebruiken van deelmobiliteit aantrekkelijker maakt.
- e. Een communicatie-/marketingparagraaf. Hierin staat tenminste beschreven hoe nieuwe bewoners voorafgaand aan de verhuizing worden geïnformeerd over het aanbod van deelmobiliteit en de opbouw van het maximaal aantal beschikbare parkeerplaatsen binnen de bouwontwikkeling.
- f. Een monitoring en evaluatie paragraaf. Het gebruik van deelmobiliteit moet jaarlijks gemonitord en geëvalueerd worden door de initiatiefnemer/eigenaar/VVE van de bouwontwikkeling. De evaluatie wordt als rapportage samen met de gebruikscijfers jaarlijks gedeeld met het college.
- g. Een paragraaf met een beschrijving van het implementatietraject. Daarbij moet het mobiliteitsconcept beschikbaar zijn vanaf het moment dat de eerste woningen binnen de bouwontwikkeling zijn opgeleverd.

Bij voorkeur (geen harde voorwaarde om de parkeerreductie toe te passen) wordt in het mobiliteitsplan ook rekening gehouden met:

- h. De behoefte van toekomstige bewoners aan deelmobiliteit (door vooraf te ondervragen). Afhankelijk van de behoefte worden er ook andere soorten deelmobiliteit, zoals e-fietsen, e-scooters of e-bakfietsen, aangeboden op eigen terrein als aanvulling op de beschikbaarheid van deelauto's.
- i. De mogelijkheid voor toekomstige bewoners om incidenteel ook een busje of ander type auto te kunnen afnemen, bijvoorbeeld voor het vervoeren van grotere/zwaardere spullen en het meenemen van meerdere personen.

4.2.3. Parkeerplaatsen voor deelmobiliteit bij toepassing parkeerreductie

Om te voorkomen dat er te weinig parkeerplaatsen worden gereserveerd voor deelmobiliteit is het uitgangspunt dat voor alle aangeboden deelauto's ook een parkeerplaats wordt gereserveerd op eigen terrein. Deze parkeerplaatsen voor deelauto's worden opgeteld bij de parkeereis. Parkeerplaatsen voor deelauto's worden niet meegeteld in het dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Uitgangspunt is dat ook het opladen van elektrische deelauto's gefaciliteerd wordt bij de gereserveerde parkeerplaatsen voor de deelauto's.

Hoofdstuk 5 - Invullen van de parkeervraag

Op basis van de vorige hoofdstukken is de parkeervraag van de bouwontwikkeling bepaald, waarbij de parkeervraag voor auto's mogelijk is gereduceerd door het toepassen van een (of meerdere) parkeerreductie(s). De parkeervraag wordt vervolgens via een aantal stappen vertaald naar de parkeereis: het aantal auto- en fietsparkeerplaatsen dat fysiek beschikbaar moet zijn.

Figuur 3. Invullen van de parkeervraag: hoe en waar zijn parkeerplaatsen beschikbaar?



5.1. Uitgangspunten voor de parkeeroplossing

Hierna volgt een aantal uitgangspunten voor het invullen van de parkeervraag voor auto en fiets:

5.1.1. Parkeerplaatsen binnen maximaal acceptabele loopafstanden

Een voorwaarde is dat de parkeerplaatsen die worden ingezet voor een bouwontwikkeling op acceptabele loopafstand liggen. Hierbij gelden de maximale loopafstanden zoals opgenomen in onderstaande tabel:

Parkeergebied	Wonen	Werken	Overige functies
Auto			
Kernwinkelgebied	500 meter	800 meter	500 meter
Stationskwartier	400 meter	500 meter	400 meter
Centrum	400 meter	500 meter	400 meter
Fiets			
Kernwinkelgebied	75 meter	150 meter	150 meter
Stationskwartier	75 meter	150 meter	150 meter
Centrum	50 meter	50 meter	50 meter

Deze maximale afstanden worden gemeten voor de kortste looproute (dus niet hemelsbreed) over de openbare weg, vanaf de dichtstbijzijnde toegang van het gebouw tot aan de ingang van de parkeerplaats, parkeergarage of parkeerterrein.

5.1.2. Rekening houden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen

Soms worden in een bouwontwikkeling verschillende functies gecombineerd. Niet alle functies hebben op hetzelfde moment van de dag of week hun maximale parkeervraag. Dat betekent dat auto- en fietsparkeerplaatsen soms door verschillende gebruikersgroepen dubbel te gebruiken zijn. Vaak kan de parkeereis daardoor naar beneden worden bijgesteld. Om de mogelijkheden voor dubbelgebruik te bepalen worden de aanwezigheidspercentages gebruikt, zoals opgenomen in bijlage 5.

Voor alle parkeerplaatsen die onderdeel zijn van de parkeeroplossing moet in beeld worden gebracht welke gebruikersgroepen daar zullen parkeren en of dubbelgebruik van deze parkeerplaatsen mogelijk is. Het dagdeel waarop alle functies die gebruik maken van dezelfde parkeerplaatsen samen de hoogste parkeervraag hebben (het maatgevende moment), is bepalend voor het vaststellen van de parkeereis.

Dubbelgebruik is alleen mogelijk als de parkeerplaatsen fysiek toegankelijk zijn voor de verschillende gebruikersgroepen. Parkeerplaatsen die exclusief voor één gebruikersgroep zijn gereserveerd horen hier dus niet bij.

5.1.3. Voldoen aan minimale kwaliteitseisen voor parkeerplaatsen

De parkeerplaatsen die onderdeel zijn van de parkeeroplossing moeten voldoen aan een aantal minimale kwaliteitseisen. In hoofdstuk 6 staat beschreven wat het college daaronder verstaat.

5.2. Parkeren op eigen terrein als basis voor de parkeeroplossing

Bij elke bouwontwikkeling moeten voldoende parkeerplaatsen voor auto's en fietsen gerealiseerd worden op eigen terrein, al dan niet inpandig. Dit geldt zowel voor de parkeerplaatsen voor vaste gebruikers (bewoners, medewerkers, etc.) als voor bezoekers.

5.2.1. Vrijstelling voor realiseren van autoparkeerplaatsen op eigen terrein in kernwinkelgebied

Voor functiewijzigingen naar wonen en kamerbewoning in het kernwinkelgebied verleent het college vrijstelling voor het realiseren van autoparkeerplaatsen op eigen terrein. Hiervoor hanteert het college de volgende voorwaarden:

- De vrijstelling geldt voor maximaal 6 wooneenheden op hetzelfde adres. Het is niet mogelijk een bouwontwikkeling te splitsen waarbij meerdere keren gebruik wordt gemaakt van deze vrijstelling.
- Als een functiewijziging gepaard gaat met bijvoorbeeld een uitbreiding van het gebouw, dan gelden voor de uitbreiding wel de vastgestelde parkeernormen.
- Het toepassen van deze vrijstelling, betekent dat de toekomstige bewoners worden uitgesloten van openbare parkeerrechten. Er wordt dan dus niet voorzien in een oplossing voor het parkeren van auto's. Bewoners hebben geen recht op een gemeentelijke bewonersvergunning of parkeerabonnement op straat. Ook niet op een bewonersabonnement in een van de gemeentelijke parkeergarages.

Deze vrijstelling heeft geen betrekking op de in deze beleidsregel opgenomen fietsparkeernormen.

5.2.2. Correctiefactor gebruik autoparkeerplaatsen op eigen terrein

In de praktijk blijkt dat bij woningen een deel van de autoparkeerplaatsen op eigen terrein niet wordt gebruikt. Dit kan ervoor zorgen dat auto's van bewoners toch in de openbare ruimte worden geparkeerd. Dat zorgt onnodig voor een hogere parkeerdruk. Voor de bepaling van de mate waarin autoparkeer-

plaatsen op eigen terrein voor de functie wonen meetellen in het parkeeraanbod wordt de tabel uit bijlage 6 gebruikt.

Op bouwlocaties binnen het gebied met parkeerregulering kan worden 'afgedwongen' dat niet wordt uitgeweken naar de openbare ruimte. Hier zijn deze omrekenfactoren daarom niet van toepassing en geldt de theoretische parkeervraag zoals opgenomen in de tabel uit bijlage 6.

Maatwerk voor parkeren in het stationskwartier

In het stationskwartier wordt parkeren op termijn collectief opgelost. Het is hier dus niet de bedoeling dat bouwontwikkelingen het parkeren allemaal op eigen terrein regelen. Om rekening te houden met de specifieke kenmerken van deze (grootschalige) gebiedsontwikkeling en de manier waarop mobiliteit en parkeren hier wordt georganiseerd, is het mogelijk om hiervoor aparte parkeerbeleidsregels op te stellen. Tot zo'n aparte gebiedsvisie is opgesteld zijn de parkeernormen en toepassingsregels uit deze beleidsregels van toepassing.

5.3. Alternatieve parkeeroplossing: mogelijkheden om af te wijken van de parkeereis

In sommige gevallen is het (fysiek) onmogelijk om voldoende auto- of fietsparkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. Er zijn dan verschillende mogelijkheden om de parkeereis (gedeeltelijk) op een andere manier in te vullen. Het college bepaalt of kan worden afgeweken van het uitgangspunt om de parkeereis volledig op eigen terrein te realiseren.

Bij het toepassen van één of meerdere afwijkingsmogelijkheden wordt eerst gekeken naar de optie om bestaande parkeerplaatsen op particulier terrein te benutten (afwijkingsmogelijkheid 1). Als dat geen reële mogelijkheid is, dan kan eventuele restcapaciteit van openbare parkeerplaatsen worden ingezet als onderdeel van de parkeeroplossing (afwijkingsmogelijkheid 2). Wanneer ook dat niet kan, dan is het afkopen van parkeerplaatsen in uiterste gevallen nog een laatste optie (afwijkingsmogelijkheid 3). De afkoop van parkeerplaatsen is absoluut geen recht. Het is vrijblijvend voor de gemeente om hier mee akkoord te gaan. Het afkopen brengt namelijk verplichtingen met zich mee.

Als het college geen passende oplossing ziet, dan moet de initiatiefnemer de volledige parkeervraag op eigen terrein oplossen. Hierna worden de verschillende afwijkingsmogelijkheden beschreven.

5.3.1. Afwijkingsmogelijkheid 1 - Gebruik maken van particuliere parkeerplaatsen

Een mogelijkheid is om de parkeervraag (gedeeltelijk) binnen acceptabele loopafstand van de bouwontwikkeling op te lossen door het inzetten van bestaande particuliere autoparkeerplaatsen. Voor het gebruik maken van particuliere parkeerplaatsen stelt het college de volgende voorwaarden:

- a. De initiatiefnemer moet aantonen dat deze private parkeerplaatsen ook daadwerkelijk beschikbaar zijn met een rapportage over de bezetting van de private parkeerplaatsen (met data-analyse of een parkeeronderzoek). Het gebruik maken van particuliere parkeerplaatsen voor een bouwontwikkeling is toegestaan tot een bezetting van maximaal 95% op maatgevende momenten, inclusief de extra parkeervraag van de bouwontwikkeling.
- b. Er moet door de initiatiefnemer een koop- of huurcontract worden afgesloten waaruit blijkt dat:
 - i. De eigenaar van de parkeergarage de afgesproken hoeveelheid parkeerplaatsen beschikbaar stelt en beschikbaar houdt voor de bouwontwikkeling op de tijdstippen dat dit nodig is voor een periode van minimaal 10 jaar;
 - ii. De initiatiefnemer deze parkeerplaatsen, voor zover het gaat om parkeerplaatsen voor vaste gebruikers, op de relevante tijdstippen huurt of er een abonnement/ parkeerrecht voor heeft;
 - iii. De overeenkomst die eerder gesloten is tussen de initiatiefnemer en een eigenaar van private parkeerplaatsen, ook voor een volgende eigenaar bindend is (kettingbeding).
- c. Om te voorkomen dat dezelfde particuliere parkeerplaatsen voor meerdere bouwontwikkelingen worden ingezet moet het door de initiatiefnemer aannemelijk worden gemaakt dat de particuliere parkeerplaatsen niet al zijn toebedeeld aan (toekomstige) bouwontwikkelingen.
- d. Aannemelijk moet zijn dat bestaande gebruikers van de particuliere parkeerplaatsen niet zijn verplaatst naar alternatieve parkeerlocaties, omdat bijvoorbeeld door de hoge huurprijs van de parkeerplaatsen er een alternatief gezocht is bij parkeerplaatsen aan de openbare weg. Ook moet aannemelijk zijn dat de bestaande leegstand niet wordt veroorzaakt door leegstand van panden/woningen van de aan de parkeerlocatie gekoppelde gebouwen.

Voor het fietsparkeren is het gebruiken van particuliere parkeerplaatsen geen optie.

5.3.2. Afwijkingmogelijkheid 2 - Benutten van parkeerplaatsen in de openbare ruimte

Het lukt niet altijd om de (volledige) parkeereis op te lossen op eigen terrein of door gebruik te maken van particuliere parkeerplaatsen. In een aantal gevallen is het mogelijk om de parkeervraag op te lossen door gebruik te maken van bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Hiermee worden openbare straatparkeerplaatsen bedoelt⁵. Hieraan stelt het college de volgende voorwaarden:

- a. Het is in principe onwenselijk dat voor een bouwontwikkeling gebruik gemaakt wordt van bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Het college wil de leefbaarheid in buurten, wijken en kernen verbeteren, waardoor er minder ruimte is voor het parkeren van auto's. De initiatiefnemer moet daarom onderbouwen waarom het voor deze specifieke bouwontwikkeling wel wenselijk en redelijk is dat voor het voldoen aan (een deel van) de parkeereis gebruik gemaakt wordt van parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Bij de beoordeling houdt het college rekening met de schaarse openbare ruimte en andere belangen zoals groen, duurzaamheid en leefbaarheid.

Géén inzet van openbare autoparkeerplaatsen in kernwinkelgebied en stationskwartier

In het kernwinkelgebied en het stationskwartier is het niet mogelijk om gebruik te maken van autoparkeerplaatsen in de openbare ruimte, ook al is daar sprake van restcapaciteit.

- b. Wanneer de parkeervraag (gedeeltelijk) wordt opgelost op bestaande openbare parkeerplaatsen dan moet de duurzame en structurele beschikbaarheid worden aangetoond. Dit kan door de huidige bezetting van parkeerplaatsen te meten. Het gebruik van parkeerplaatsen in de openbare ruimte is toegestaan tot een bezetting van maximaal 90%, op maatgevende momenten - inclusief de extra parkeervraag van de bouwontwikkeling.

Parkeren van deelauto's in de openbare ruimte

Het kan voorkomen dat parkeerplaatsen voor het stallen van deelauto's (als onderdeel van de toegepaste mobiliteitsreductie) niet op eigen terrein kunnen worden aangelegd en ook niet opgelost kunnen worden door het huren of kopen van particuliere parkeerplaatsen. Het is onder voorwaarden mogelijk om voor het parkeren van de deelauto's gebruik te maken van openbare parkeerplaatsen.

Er mag dan door een initiatiefnemer/eigenaar geschakeld worden met een aanbieder van deelmobiliteit naar keuze. Wanneer de gemeente Helmond in de toekomst regels stelt aan de kwaliteit en het aantal aanbieders van deelmobiliteit in de openbare ruimte, dan moet daaraan worden voldaan door de initiatiefnemer/eigenaar. Daarbij wordt een overgangstermijn ingesteld voor aanbieders van deelmobiliteit die voor vaststelling van eventuele toekomstige regels over het aanbieden van deelmobiliteit in de openbare ruimte actief waren.

- c. Na goedkeuring van het college is het ook mogelijk nieuwe auto- of fietsparkeerplaatsen op de openbare weg te maken. Als deze parkeerplaatsen volledig toegerekend zijn aan de bouwontwikkeling, dan zijn de kosten voor rekening van de initiatiefnemer. Dit wordt vastgelegd in een anterieure overeenkomst. De aangelegde parkeerplaatsen in de openbare ruimte blijven openbaar en zijn niet exclusief te gebruiken door de (bezoekers van) de initiatiefnemer. De hoogte van het bedrag dat per autoparkeerplaats in rekening wordt gebracht is door de Gemeenteraad vastgesteld (momenteel in de "Grondprijzenbrief").

Eisen aan parkeeronderzoek

Om inzicht te krijgen in de bezettingsgraad van bestaande parkeerplaatsen is een parkeeronderzoek nodig. Omdat de gemeente Helmond zelf regelmatig parkeeronderzoeken laat uitvoeren hoeft een initiatiefnemer niet altijd een nieuw parkeeronderzoek te laten uitvoeren. Een initiatiefnemer kan de resultaten van een eerder uitgevoerd parkeeronderzoek opvragen bij de gemeente Helmond.

Als er géén recent en/of representatief parkeeronderzoek beschikbaar is, moet door en voor rekening van de initiatiefnemer een nieuw parkeeronderzoek worden uitgevoerd. De methodiek die in het parkeeronderzoek wordt toegepast (het meten van parkeercapaciteit en parkeerbezetting)

5) Parkeerplaatsen in de openbare parkeergarages kunnen alleen worden ingezet door het (gedeeltelijk) afkopen van de parkeereis. Zie paragraaf 5.3.3.

moet vooraf door de gemeente Helmond zijn goedgekeurd. Hierbij gelden de volgende minimale eisen:

- Een parkeeronderzoek wordt door een onafhankelijk bureau uitgevoerd en hiervan wordt een rapportage opgesteld en aangeleverd;
- Er wordt in minimaal twee verschillende weken gemeten op dagen en dagdelen waarop de parkeervraag het hoogst is (maatgevend moment, zie bijlage 5);
- Het parkeeronderzoek moet representatief zijn, waarbij rekening wordt gehouden met werkzaamheden, vakantieperiodes, etc.
- Het onderzoeksgebied wordt begrensd door de maximaal acceptabele loopafstand die in het parkeergebied geldt voor de functies die onderdeel zijn van de bouwontwikkeling (zie paragraaf 5.1.1)

5.3.3. Afwijkingmogelijkheid 3 - Afkopen van de parkeereis door storting in de Reserve Parkeervoorzieningen

Er zijn bouwontwikkelingen waarbij het niet mogelijk is het parkeren op eigen terrein te realiseren en er ook geen acceptabel alternatief in de omgeving wordt gevonden. Het college kan middels het laten afkopen van (een deel van) de parkeereis – onder voorwaarden – de realisatieplicht van de bij het bouwplan horende parkeereis richting de ontwikkelaar overnemen. Als tegenprestatie stort de ontwikkelaar een financiële bijdrage in de Reserve Parkeervoorzieningen. De afkoop van parkeerplaatsen is absoluut geen recht, maar een gunst van de gemeente. De gemeente kan altijd besluiten om een ontwikkelaar geen gebruik te laten maken van de afkoopregeling. Afkopen geeft namelijk de verplichting aan de gemeente om binnen een acceptabele loopafstand en binnen een acceptabele termijn adequate parkeervoorzieningen aan te leggen.

Dit moet dus ook mogelijk zijn. De afkoopmogelijkheid wordt alleen toegestaan als de afkoopsom daadwerkelijk wordt aangewend om te voorzien in of ter compensatie van de parkeereis⁶. De gerealiseerde parkeerplaatsen zijn altijd openbare parkeerplaatsen welke voor iedereen toegankelijk zijn. Elke afgekochte parkeerplaats geeft recht op één parkeerabonnement in een gemeentelijke parkeervoorziening (niet zijnde een parkeerabonnement 24x7 in een apart afgesloten deel van een parkeergarage/-terrein). Hierbij is er alleen een recht voor een parkeerplaats in de parkeervoorziening, maar wordt er geen (vaste) parkeerplaats gereserveerd. De gebruiker van het parkeerrecht betaalt de kosten voor dit abonnement. Toekomstige bewoners hebben hierbij geen recht op een bewoners-parkeervergunning. De kosten voor een parkeerabonnement worden vastgesteld in het besluit "Tarieven parkeergarages Helmond" of in de "Verordening Parkeerbelastingen Helmond". In de af te sluiten overeenkomst wordt afgesproken voor welke locatie de gebruiker van de functie in aanmerking komt voor een parkeerabonnement.

De hoogte van het afkoopbedrag wordt periodiek vastgelegd in de 'Grondprijzenbrief'. Bij afkoop van de parkeereis stellen Initiatiefnemer en het college een schriftelijke overeenkomst op waarin de afkoop is vastgelegd. De bijdrage aan de Reserve Parkeervoorzieningen wordt gekoppeld aan de omgevingsvergunning. Zonder getekende overeenkomst over de afkoop van parkeerplaatsen voldoet de (bouw)ontwikkeling niet aan de parkeereis voor de omgevingsvergunning. De gemeente heeft altijd het recht om niet akkoord te gaan met afkoop.

Aanbieden van deelmobiliteit bij afkoop van parkeerplaatsen

Bij de inzet van deelmobiliteit kan een parkeerreductie worden toegepast op de parkeereis. Het kan voorkomen dat de parkeerplaatsen die nodig zijn voor het stallen van deelmobiliteit niet (volledig) op eigen terrein gerealiseerd kunnen worden. Ook deze parkeerplaatsen kunnen dan worden afgekocht. Dit kan alleen met nadrukkelijke instemming van de gemeente. De gestelde kwaliteitseisen voor het aanbieden van deelauto's blijven onverminderd van kracht, ook al worden de deelauto's niet op eigen terrein gestald, maar in een gemeentelijke parkeervoorziening. Een voorwaarde is dat de betreffende gemeentelijke parkeervoorziening 24/7 toegankelijk is voor de gebruikers van deelmobiliteit.

5.4. Wat als parkeren niet kan worden opgelost?

De werkelijkheid van het parkeren is soms weerbarstiger dan de theorie. Het kan voorkomen dat de parkeereis niet (volledig) kan worden opgelost. Dit kan bijvoorbeeld komen door een gebrek aan fysieke

6) Er moet sprake zijn van een bestaande parkeervoorziening of concrete plannen voor het realiseren van een nieuwe parkeervoorziening binnen acceptabele loopafstand.

ruimte óf financiële middelen om fiets- en/of autoparkeerplaatsen te realiseren of te benutten. Er zijn dan mogelijke scenario's om toch een omgevingsvergunning te kunnen verlenen:

- a. In eerste instantie is het aan de initiatiefnemer om een oplossing te zoeken. Bijvoorbeeld door het bijstellen/aanpassen van het programma, zodat wel aan de parkeereis kan worden voldaan.
- b. In zeer uitzonderlijke gevallen kan het college een besluit nemen om (gedeeltelijke) afwijking van de parkeereis toe te staan. Dit in aanvulling op de afwijkingmogelijkheden zoals beschreven in artikel 5.3. Hierbij horen duidelijke afspraken over waar verschillende gebruikersgroepen van de te realiseren functies wel of geen recht op hebben wat betreft het parkeren van auto en fiets.

Zonder besluit van het college tot afwijking is het niet voldoen aan de parkeereis een weigeringsgrond voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning.

Hoofdstuk 6 - Kwaliteit van parkeerplaatsen

Bij parkeernormen denkt vrijwel iedereen aan kwantiteit: de aantallen benodigde parkeerplaatsen voor fietsen en auto's. Het heeft alleen weinig zin om parkeerplaatsen te maken als die onvoldoende toegankelijk zijn of om andere redenen niet worden gebruikt. Om te zorgen dat parkeerplaatsen (en eventuele andere mobiliteitsoplossingen) in de praktijk beschikbaar zijn en gebruikt worden, stelt het college eisen aan de kwaliteit van de parkeeroplossing voor de auto en fiets.

6.1. Kwaliteitseisen voor fietsparkeerplaatsen

Het college hanteert kwaliteitseisen voor fietsparkeren om te waarborgen dat de fietsparkeerplaatsen die voor een bouwontwikkeling worden aangelegd van voldoende kwaliteit zijn. In de kwaliteitseisen voor het fietsparkeren is speciale aandacht voor fietsen met (sterk) afwijkende maten. Daarbij stelt het college de volgende minimale eisen:

- a. Voor reguliere fietsparkeerplaatsen moet ruimte worden gereserveerd met de volgende minimale afmetingen: lengte 200 cm, hoogte 163 cm en breedte 75 cm;
- b. Minimaal 5% van de fietsparkeerplaatsen is geschikt voor brom- en snorfietsen, bakfietsen of andere soorten fietsen met sterk afwijkende maten. De vakken moeten minimaal 100 cm breed zijn.
- c. Minimaal 50% van de fietsparkeerplaatsen is geschikt voor fietsen met beperkt afwijkende maten die niet in een standaard fietsenrek passen, met een minimale hart-op-hart afstand van 55 cm.

Een initiatiefnemer moet bij de aanvraag van een omgevingsvergunning inzichtelijk maken waar de fietsparkeerplaatsen voor de bouwontwikkeling gepositioneerd worden. Wanneer fietsparkeerplaatsen in een stalling worden gerealiseerd, dan moeten deze aan een aantal kwaliteitseisen voldoen. Deze kwaliteitseisen zijn leidend voor het ontwerp en de inrichting van de fietsstalling. In bijlage 7 zijn de gestelde eisen opgenomen over de positionering, toegankelijkheid, inrichting en bruikbaarheid van fietsparkeerplaatsen.

6.1.1. Aanleg van laadinfrastructuur voor elektrische tweewielers

Naast de elektrische auto is ook het aantal elektrische fietsen of elektrische brom- en snorfietsen de afgelopen jaren sterk gestegen. Het is een voorwaarde om in een fietsparkeervoorziening laadinfrastructuur aan te brengen zodat elektrische tweewielers een accu kunnen opladen.

6.2. Kwaliteitseisen voor autoparkeerplaatsen

Een autoparkeerplaats met te krappe afmetingen zal in de praktijk niet goed worden gebruikt. De kwaliteit van autoparkeerplaatsen wordt beoordeeld op basis van de volgende publicaties:

- Voor parkeerplaatsen in parkeergarages: NEN 2443, Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in parkeergarages of de opvolger daarvan.
- Voor parkeerplaatsen op parkeerterreinen en de openbare weg: ASVV 2021, Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom of de opvolger daarvan. Uitgangspunt voor de maatvoering van een openbare parkeerplaats is 2,5 x 5,13 m. bij haaks parkeren.

6.2.1. Aanleg van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen

Het is belangrijk dat iedereen zo veel mogelijk zelfstandig kan meedoen in Helmond. Om mensen met een beperking in hun mobiliteitsbehoefte te ondersteunen, moeten bij bouwontwikkelingen voldoende algemene gehandicaptenparkeerplaatsen beschikbaar worden gesteld.

Voor bouwontwikkelingen waarin publieke functies (functies waarvan de parkeervraag voor meer dan 50% bestaat uit parkeerplaatsen voor bezoekers van die functie) worden gerealiseerd, moet minimaal 2% van de parkeerplaatsen worden uitgevoerd als algemene gehandicaptenparkeerplaats. De algemene

gehandicaptenparkeerplaatsen moeten zo dicht mogelijk bij de ingang aangelegd worden, maar sowieso binnen een loopafstand van maximaal 100 meter liggen (met uitzondering van het Kernwinkelgebied). Voor de aanleg van gehandicaptenparkeerplaatsen geldt een specifieke maatvoering volgens de ASVV 2021.

6.2.2. Aanleg van elektrische laadinfrastructuur voor auto's

Vanwege de groei van elektrische en hybride auto's is het belangrijk dat er voldoende laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen beschikbaar is in Helmond. Parkeerplaatsen op eigen terrein bij bouwontwikkelingen moeten volgens landelijke wet- en regelgeving (Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl)), voorbereid zijn op de plaatsing en aansluiting van laadvoorzieningen voor elektrische voertuigen. Hierop moet worden getoetst bij indiening van de omgevingsvergunning.

Wanneer oplaadpunten in de openbare ruimte worden gerealiseerd als onderdeel van de parkeereis, dan toetst het college hierbij aan het binnen Helmond vastgestelde beleid voor elektrische oplaadpunten.

Hoofdstuk 7 - Vastleggen van de parkeerafspraken

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

7.1. Juridische borging: parkeren ook in de toekomst goed geregeld

In de omgevingsvergunning wordt zo concreet mogelijk opgenomen welke parkeereis wordt opgelegd aan een initiatiefnemer. De volgende onderdelen worden minimaal vastgelegd over het parkeren in voorschriften die worden verbonden aan de omgevingsvergunning:

- a. Het aantal te realiseren auto- en fietsparkeerplaatsen;
- b. De parkeerlocatie(s) waar de benodigde parkeerplaatsen beschikbaar worden gesteld;
- c. Hoe de fysieke toegankelijkheid van parkeerplaatsen door de verschillende doelgroepen is geregeld;
- d. Beperking voor uitgifte van parkeervergunningen- en abonnementen;
- e. Als een parkeerreductie wordt toegepast op de betreffende bouwontwikkeling:
 - i. De verplichting om het deelmobiliteitsconcept (zoals beschreven in het mobiliteitsplan) voor een periode van minimaal 10 jaar operationeel te houden en beschikbaar te stellen bij oplevering van de eerste woningen.
 - ii. De verplichting om dit privaatrechtelijk te regelen of via een kettingbeding in de huur- of koopovereenkomst aan te geven dat er bij de bouwontwikkeling een deelmobiliteitsconcept wordt toegepast en de parkeereis hierdoor naar beneden is bijgesteld.
- f. Als parkeerplaatsen worden afgekocht: het aantal parkeerplaatsen dat wordt afgekocht en welke financiële bijdrage wordt geleverd aan de Reserve Parkeervoorzieningen;

7.2. Beperkt recht op parkeervergunningen en -abonnementen bij bouwontwikkelingen

Het is van belang dat bouwontwikkelingen de (extra) auto parkeervraag niet afwentelen op de openbare ruimte. Daarom verstrekt het college voor bouwontwikkelingen in principe geen parkeervergunningen om te parkeren op de openbare weg aan bewoners, vaste gebruikers en hun bezoekers. Deze adressen worden op een zogenaamde BROP-lijst (Beperkt Recht op Parkeren) geplaatst. Dat geldt altijd, ongeacht of een bouwontwikkeling op een locatie binnen of buiten gereguleerd parkeergebied ligt ten tijde van de afgifte van de omgevingsvergunning.

Daarnaast wordt ook het maximale aantal te verstrekken parkeerrechten (abonnementen) in gemeentelijke parkeervoorzieningen voor vaste gebruikers waarop een bouwontwikkeling aanspraak kan maken vastgelegd. Er worden nooit meer parkeerrechten (abonnementen) uitgegeven dan de hoogte van de vastgestelde parkeereis.

Afwijking voor recht op parkeervergunningen en abonnementen

Een uitzondering voor het plaatsen op de BROP-lijst zijn situaties waarin het autoparkeren van bouwontwikkelingen (gedeeltelijk) in de openbare ruimte opgelost wordt. In dat geval kan een bouwontwikkeling wel recht hebben op een maximum aantal parkeerabonnementen/-vergunningen, bijvoorbeeld als er in de bestaande situatie in de openbare ruimte werd geparkeerd of het college akkoord is gegaan met realisatie van het parkeren in de openbare ruimte omdat er voldoende ruimte op straat beschikbaar is. Deze afspraken moeten vastgelegd worden.

7.3. Communicatie naar eindgebruiker

Het is enorm belangrijk dat iedere koper of huurder op de hoogte is van de afspraken die over het parkeren zijn gemaakt voor de betreffende bouwontwikkeling. De afspraken dienen actief gecommuniceerd te worden in koop- en huurcontracten, verkoopbrochures en andere te gebruiken communicatiekanalen. De initiatiefnemer is verplicht om toekomstige gebruikers, verhuurders en eventuele tussenpersonen zoals makelaars vooraf voldoende te informeren over de (on)mogelijkheid van auto- en fietsparkeren en om parkeervergunningen en abonnementen aan te vragen. Hiervoor wordt een informatieve clausule opgenomen in de omgevingsvergunning en/of privaatrechtelijke overeenkomst.

Hoofdstuk 8 - Slotbepalingen

8.1. Geldigheid nieuwe beleidsregel

De Beleidsregel parkeernormen Helmond 2024 - Centrum, stationskwartier en kernwinkelgebied geldt, tenzij sprake is van een situatie zoals genoemd onder 8.2.

8.2. Overgangsregeling

(Bouw)ontwikkelingen kunnen een lange doorlooptijd hebben. Om te voorkomen dat lopende ontwikkelingen aan nieuwe, mogelijk andere eisen moeten voldoen, die van invloed zijn op de realisatie van die lopende ontwikkeling, geldt een overgangsregeling. De Beleidsregel parkeernormen Helmond 2020 blijft gelden voor ontwikkelingen waarvoor:

- a. Op het moment van vaststelling van de nieuwe Beleidsregel parkeernormen Helmond 2024 - Centrum, stationskwartier en kernwinkelgebied al een aanvraag voor een omgevingsvergunning is ingediend;
- b. Door of namens de gemeente Helmond met de ontwikkelaar/aanvrager/eigenaar voor de vaststelling van de nieuwe Beleidsregel parkeernormen Helmond 2024 - Centrum, stationskwartier en kernwinkelgebied een overeenkomst is gesloten, waarin aantallen parkeerplaatsen en/of de te hanteren parkeernormen zijn vastgelegd;

8.3 Inwerkingtreding

Deze nieuwe Beleidsregel parkeernormen Helmond 2024 - Centrum, stationskwartier en kernwinkelgebied - treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het gemeenteblad waarin hij wordt geplaatst.

8.4. Citeertitel

Deze regeling wordt aangehaald als: 'Beleidsregel parkeernormen Helmond 2024 - Centrum, stationskwartier en kernwinkelgebied'.

Aldus vastgesteld door burgemeester en wethouders van Helmond op 27 augustus 2024.

*De burgemeester,
Mevrouw P.J.G.M. Blanksma – van den Heuvel*

*De secretaris,
De heer A.S. Meijer*

Bijlage 1. Fietsparkeernormen

Wonen

Het fietsparkeren bij woningen is geregeld via het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl). Wanneer voor een gelijkwaardig (collectief) alternatief wordt gekozen, wordt het aantal aan te leggen fietsparkeerplaatsen op eigen terrein vastgesteld aan de hand van onderstaande tabel:

Functie	Eenheid	KWG, Stationskwartier & Centrum	
		Bewoners	Bezoekers
Woning kleiner dan 50 m2 GO	Per woning	2,0	0,5
Woning tussen 50 tot 75 m2 GO	Per woning	2,0	0,5
Woning tussen 75 tot 100 m2 GO	Per woning	3,0	0,5
Woning tussen 100 tot 125 m2 GO	Per woning	4,0	0,5
Woning groter dan 125 m2 GO	Per woning	5,0	0,5
Kamerverhuur	Per bewoner	1,1	
Zelfstandige intramurale zorgwoning	Per woning	1,0	

Werken

Functie	Eenheid	KWG, Stationskwartier & Centrum	
		Personeel	Bezoekers
Kantoor (zonder baliefunctie)	Per 100 m2 BVO	3,0	3,0
Commerciële dienstverlening	Per 100 m2 BVO	3,0	5,0
Bedrijf arbeidsintensief/ bezoekersex-tensief	Per 100 m2 BVO	2,0	0,0
Bedrijf arbeidsextensief/ bezoekersex-tensief	Per 100 m2 BVO	1,0	0,0
Bedrijfsverzamelgebouw	Per 100 m2 BVO	3,0	3,0

Winkelen en boodschappen doen

Functie	Eenheid	KWG, Stationskwartier & Centrum
Winkel	Per 100 m2 BVO	4,0
Supermarkt	Per 100 m2 BVO	4,3
Bouwmarkt	Per 100 m2 BVO	0,4
Tuincentrum	Per 100 m2 BVO	0,4

Gezondheidszorg en sociale voorzieningen

Functie	Eenheid	KWG, Stationskwartier & Centrum
Apotheek	Per locatie	17,0
Huisartsenpraktijk	Per 100 m2 BVO	4,0
Fysiotherapiepraktijk	Per 100 m2 BVO	4,0
Consultatiebureau	Per 100 m2 BVO	4,0
Consultatiebureau voor ouderen	Per 100 m2 BVO	4,0
Tandartsenpraktijk	Per 100 m2 BVO	4,0
Gezondheidscentrum	Per 100 m2 BVO	3,7
Ziekenhuis	Per 100 m2 BVO	1,4
Penitentiaire inrichting	Per 100 m2 BVO	1,4

Religiegebouw	Per 100 zitplaatsen	Maatwerk per bouwontwik- keling
---------------	---------------------	------------------------------------

Ontspanning en sport

Functie	Eenheid	KWG, Stationskwartier & Centrum
Bibliotheek	Per 100 m2 BVO	5,0
Museum	Per 100 m2 BVO	1,4
Bioscoop, theaters, schouwburg	Per 100 m2 BVO	12,0
Theater/ schouwburg	Per 100 zitplaatsen	24,0
Musicaltheater	Per 100 m2 BVO	24,0
Casino	Per 100 m2 BVO	1,4
Bowlingcentrum	Per 100 m2 BVO	1,4
Biljart-/ snookercentrum	Per 100 m2 BVO	1,4
Dansstudio	Per 100 m2 BVO	8,5
Fitness	Per 100 m2 BVO	8,5
Sauna, hammam	Per 100 m2 BVO	3,9
Sporthal	Per 100 m2 BVO	3,9
Sportzaal	Per 100 m2 BVO	6,2
Sportveld	Per ha. netto terrein	50,0
Stadion	Per 100 zitplaatsen	Maatwerk per bouwont- wikkeling
Zwembad overdekt	Per 100 m2 bassin	20,0
Zwembad openlucht	Per 100 m2 bassin	28,0
Indoorspeeltuin	Per 100 m2 BVO	1,4
Volkstuin	Per 10 tuinen	1,4

Horeca en verblijfsrecreatie

Functie	Eenheid	KWG, Stationskwartier & Centrum
Hotel	Per 100 m2 BVO	Maatwerk per bouwontwikkeling
Cafeteria, fastfood, snackbar	Per 100 m2 BVO	10,0
Café of bar	Per 100 m2 BVO	10,0
Restaurant, eetcafé of bistro	Per 100 m2 BVO	Tussen 4,0 en 20,0 afhankelijk van type restaurant

Onderwijsvoorzieningen

Functie	Eenheid	KWG, Stationskwartier & Centrum	
		Personeel	Bezoekers
Basisschool	Per 100 m2 BVO	0,7	-
Basisschool	Per 10 leerlingen	-	6,0
Middelbare school	Per 100 m2 BVO	1,0	16,0
ROC	Per 100 m2 BVO	1,0	14,0
Hogeschool, Universiteit	Per 100 m2 BVO	Maatwerk per bouwontwikkeling	

Bijlage 2. Autoparkeernormen

HUURWONINGEN

Functie	Eenheid	Kernwinkelgebied & stationskwartier		Centrum	
		Bewoners	Bezoekers	Bewoners	Bezoekers
Grondgebonden huurwoning (GO = GebruikersOppervlakte)					
Woning kleiner dan 50 m2 GO	Per woning	0,5	0,1	0,6	0,1
Woning tussen 50 tot 75 m2 GO	Per woning	0,6	0,1	0,7	0,1
Woning tussen 75 tot 100 m2 GO	Per woning	0,7	0,1	0,8	0,1
Woning tussen 100 tot 125 m2 GO	Per woning	0,8	0,1	0,9	0,1
Woning groter dan 125 m2 GO	Per woning	1,0	0,1	1,1	0,1
Niet-grondgebonden huurwoning					
Woning kleiner dan 50 m2 GO	Per woning	0,5	0,1	0,6	0,1
Woning tussen 50 tot 75 m2 GO	Per woning	0,5	0,1	0,6	0,1
Woning tussen 75 tot 100 m2 GO	Per woning	0,6	0,1	0,7	0,1
Woning tussen 100 tot 125 m2 GO	Per woning	0,8	0,1	0,9	0,1
Woning groter dan 125 m2 GO	Per woning	1,0	0,1	1,1	0,1
Overige type woningen					
Kamerverhuur	Per bewoner	0,3	0,1	0,4	0,1

KOOPWONINGEN

Functie	Eenheid	Kernwinkelgebied & stationskwartier		Centrum	
		Bewoners	Bezoekers	Bewoners	Bezoekers
Grondgebonden koopwoning (GO = GebruikersOppervlakte)					
Woning kleiner dan 50 m2 GO	Per woning	0,5	0,1	0,6	0,1
Woning tussen 50 tot 75 m2 GO	Per woning	0,7	0,1	0,8	0,1
Woning tussen 75 tot 100 m2 GO	Per woning	0,8	0,1	0,9	0,1
Woning tussen 100 tot 125 m2 GO	Per woning	1,0	0,1	1,1	0,1
Woning groter dan 125 m2 GO	Per woning	1,2	0,1	1,3	0,1
Niet-grondgebonden koopwoning					
Woning kleiner dan 50 m2 GO	Per woning	0,5	0,1	0,6	0,1
Woning tussen 50 tot 75 m2 GO	Per woning	0,7	0,1	0,8	0,1
Woning tussen 75 tot 100 m2 GO	Per woning	0,8	0,1	0,9	0,1
Woning tussen 100 tot 125 m2 GO	Per woning	0,8	0,1	0,9	0,1
Woning groter dan 125 m2 GO	Per woning	1,2	0,1	1,3	0,1

Toelichting

- De parkeernorm voor de functie 'wonen' is een optelsom van het aandeel Eigen Gebruik en het aandeel Bezoekers.
- Parkeernorm voor bijzondere type woningen**
 - Intramurale zorgwoningen**
Intramurale zorg is zorg die bewoners 24/7 ontvangen tijdens een onafgebroken verblijf in een instelling. Het gaat bijvoorbeeld om zorg in een verpleeghuis of verzorgingshuis, instel-

ling voor gehandicapten of voor cliënten met langdurige psychische problemen. Hiervoor worden de parkeernormen toegepast voor de categorie 'verpleeg- en verzorgingshuis'. Voor deze categorie zijn alleen parkeerplaatsen nodig voor personeel en bezoek. De parkeernorm voor intramurale zorgwoningen staat aangegeven bij de categorie 'verpleeg- en verzorgingshuis'.

o **Zelfstandige extramurale zorgwoningen**

Dit zijn woningen waarvan minimaal één van de bewoners een, op basis van een ter zake van overheidswege gehanteerd systeem, geïndiceerde zorgbehoefte heeft, maar de bewoners nog wel zelfstandig wonen. Het gaat om zorg die een zorgaanbieder aan huis levert. Daarom wordt bij deze woningen uitgegaan van een normaal bij de omvang van de woning passend autobezit. Hiervoor geldt dus geen specifieke parkeernorm.

Winkelen en boodschappen doen

Functie	Eenheid	KWG, Stationskwartier	Centrum	Aandeel bezoekers
Buurtsupermarkt	Per 100 m2 BVO	0,8	0,9	89%
Fullservice-supermarkt	Per 100 m2 BVO	1,9	2,1	93%
Grote supermarkt (XL)	Per 100 m2 BVO	4,4	4,9	84%
Groothandel specialist	Per 100 m2 BVO	n.v.t.	n.v.t.	80%
Groothandel algemeen	Per 100 m2 BVO	n.v.t.	n.v.t.	80%
Winkels binnenstad Helmond	Per 100 m2 BVO	3,3	3,3	96%
Buurt- en dorpscentrum	Per 100 m2 BVO	n.v.t.	n.v.t.	72%
Wijkcentrum (klein)	Per 100 m2 BVO	n.v.t.	n.v.t.	76%
Wijkcentrum (gemiddeld)	Per 100 m2 BVO	n.v.t.	n.v.t.	79%
Wijkcentrum (groot)	Per 100 m2 BVO	n.v.t.	n.v.t.	81%
Stadsdeelcentrum	Per 100 m2 BVO	n.v.t.	n.v.t.	85%
Kringloopwinkel	Per 100 m2 BVO	n.v.t.	n.v.t.	89%
Bruin- en witgoedzaken	Per 100 m2 BVO	2,6	2,9	92%
Woonwarenhuis/woonwinkel	Per 100 m2 BVO	0,8	0,9	91%
Warenhuis (zeer groot)	Per 100 m2 BVO	n.v.t.	n.v.t.	95%
Meubelboulevard/woonboulevard	Per 100 m2 BVO	n.v.t.	n.v.t.	93%
Winkelboulevard	Per 100 m2 BVO	n.v.t.	n.v.t.	94%
Outletcentrum	Per 100 m2 BVO	n.v.t.	n.v.t.	94%
Bouwmarkt	Per 100 m2 BVO	n.v.t.	n.v.t.	87%
Tuincentrum	Per 100 m2 BVO	n.v.t.	n.v.t.	89%

Werken

Functie	Eenheid	KWG & Stationskwartier	Centrum	Aandeel bezoekers
Kantoor zonder baliefunctie	Per 100 m2 BVO	0,8	0,9	5%
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	Per 100 m2 BVO	1,2	1,3	20%
Bedrijf arbeidsintensief/ bezoekersex-tensief (industrie/ laboratorium/ werk-plaats)	Per 100 m2 BVO	1,0	1,1	5%
Bedrijf arbeidsex-tensief/ bezoekersex-tensief (loods/ opslag/ transportbedrijf)	Per 100 m2 BVO	0,3	0,4	5%
Bedrijfsverzamelgebouw	Per 100 m2 BVO	0,7	0,8	10%

Horeca en verblijfsrecreatie

Funcctie	Eenheid	KWG & Stationskwartier	Centrum	Aandeel bezoekers
1* hotel	Per 10 kamers	0,3	0,3	77%
2* hotel	Per 10 kamers	1,0	1,1	80%
3* hotel	Per 10 kamers	1,4	1,5	77%
4* hotel	Per 10 kamers	2,5	2,7	73%
5* hotel	Per 10 kamers	3,8	4,2	65%
Café/bar/cafetaria	Per 100 m2 BVO	3,6	4,0	90%
Restaurant	Per 100 m2 BVO	7,2	8,0	80%
Discotheek	Per 100 m2 BVO	3,7	4,1	99%
Evenementenhal/ beursgebouw/ congresgebouw	Per 100 m2 BVO	2,7	3,0	99%

Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen

Funcctie	Eenheid	KWG & Stationskwartier	Centrum	Aandeel bezoekers
Huisartsenpraktijk (-centrum)	Per behandelkamer	1,6	1,8	57%
Apotheek	Per apotheek	1,8	2,0	45%
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	Per behandelkamer	0,9	1,0	57%
Consultatiebureau	Per behandelkamer	0,9	1,0	50%
Consultatiebureau voor ouderen	Per behandelkamer	1,1	1,2	38%
Tandartsenpraktijk (-centrum)	Per behandelkamer	1,2	1,3	47%
Gezondheidscentrum	Per behandelkamer	1,2	1,3	55%
Ziekenhuis	Per 100 m2 BVO	1,2	1,3	29%
Crematorium/ begraafplaats	Per(deels) gelijktijdige plechtigheid	N.v.t.	N.v.t.	97%
Penitentiaire inrichting	Per 10 cellen	1,3	1,4	37%
Religiegebouw	Per zitplaats	0,1	0,1	97%
Verpleeg- en verzorgingstehuis (intramurale zorgwoning)	Per wooneenheid	0,4	0,5	60%

Onderwijs

Funcctie	Eenheid	KWG & Stationskwartier	Centrum	Aandeel bezoekers
Kinderdagverblijf (crèche)	Per 100 m2 BVO	0,7	0,8	0%
Basisonderwijs	Per leslokaal	0,5	0,5	0%
Middelbare school	Per 100 leerlingen	2,1	2,3	11%
ROC	Per 100 leerlingen	2,9	3,2	7%
Hogeschool	Per 100 studenten	5,7	6,3	72%
Universiteit	Per 100 studenten	8,7	9,7	48%
Avondonderwijs	Per 10 studenten	2,7	3,0	95%

Sport, cultuur en ontspanning

Functie	Eenheid	KWG & Stationskwartier	Centrum	Aandeel bezoekers
Bibliotheek	Per 100 m2 BVO	0,2	0,2	97%
Museum	Per 100 m2 BVO	0,3	0,3	95%
Bioscoop, theaters, schouwburg	Per 100 m2 BVO	2,0	2,2	94%
Filmtheater/ filmhuis	Per 100 m2 BVO	1,4	1,6	97%
Theater/ schouwburg	Per 100 m2 BVO	5,3	5,8	87%
Musicaltheater	Per 100 m2 BVO	2,2	2,4	86%
Casino	Per 100 m2 BVO	4,7	5,2	86%
Bowlingcentrum	Per bowlingbaan	1,0	1,1	89%
Biljart-/ snookercentrum	Per tafel	0,5	0,6	87%
Dansstudio	Per 100 m2 BVO	0,9	1,0	93%
Fitnessstudio/ sportschool	Per 100 m2 BVO	0,8	0,9	87%
Fitnesscentrum	Per 100 m2 BVO	1,1	1,2	90%
Wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)	Per 100 m2 BVO	N.v.t.	N.v.t.	99%
Sauna, hammam	Per 100 m2 BVO	1,8	2,0	99%
Sporthal	Per 100 m2 BVO	1,1	1,2	96%
Sportzaal	Per 100 m2 BVO	0,7	0,8	94%
Tennishal	Per 100 m2 BVO	0,2	0,2	87%
Squashhal	Per 100 m2 BVO	1,4	1,5	84%
Zwembad	Per 100 m2 BVO	N.v.t.	N.v.t.	97%
Zwembad openlucht	Per 100 m2 BVO	N.v.t.	N.v.t.	99%
Zwemparadijs	Per 100 m2 BVO	N.v.t.	N.v.t.	99%
Sportveld	Per ha. netto terrein	N.v.t.	13,0	95%
Stadion	Per zitplaats	N.v.t.	N.v.t.	99%
Golfcentrum	Per centrum	N.v.t.	N.v.t.	93%
Golfbaan	Per 18 holes	N.v.t.	N.v.t.	98%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), gemiddeld en kleiner	Per 100 m2 BVO	0,4	0,4	97%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), groot	Per 100 m2 BVO	0,9	1,0	98%
Overdekte speeltuin/ -hal	Per 100 m2 BVO	2,0	2,2	98%
Manege (paardenhouderij)	Per box	N.v.t.	N.v.t.	90%
Dierenpark	Per ha, netto terrein	N.v.t.	N.v.t.	99%
Attractie- en pretpark	Per ha, netto terrein	N.v.t.	N.v.t.	99%
Volkstuin	Per 10 tuinen	N.v.t.	N.v.t.	100%

Bijlage 3. Totstandkoming van Helmondse parkeernormen

De Helmondse parkeernormen zijn gebaseerd op verschillende databronnen. Hierna volgt een beschrijving van hoe de parkeernormen precies tot stand zijn gekomen. Daarbij is een onderscheid gemaakt in woonfuncties en niet-woonfuncties (zoals kantoren, voorzieningen en instellingen). Voor deze categorieën zijn namelijk andere gegevens gebruikt.

Parkeernormen voor woonfuncties

De parkeernormen voor de functie 'wonen' zijn gebaseerd op cijfers over het daadwerkelijk autobezit en aantal huishoudens in Helmond in 2022. Hierbij is gebruik gemaakt van een dataset die tot stand is gekomen door het combineren van gegevens uit analysebestanden/bronnen over bijvoorbeeld type woningen en de ligging van woningen in stedelijk gebied met output van onderzoek op microdata van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) over (lease)autobezit, woningvoorraad, type woningen, eigendomssituatie en inkomen. Hiermee is geanalyseerd wat het autobezit is op buurtniveau. Zo wordt specifiek rekening gehouden met de karakteristieken en het autobezit in Helmond. Leaseauto's zijn inbegrepen in deze cijfers.

De data over autobezit is exclusief bezoekers en exclusief een aandeel grijze/buitenlandse kentekens. Onder grijze kentekens vallen voornamelijk bedrijfsauto's en -busjes die mee naar huis worden genomen. Denk hierbij aan busjes van bijvoorbeeld schilders en timmerlui die de bedrijfsbussen na werk mee naar huis nemen en voor de deur parkeren. Om hier rekening mee te houden is het waargenomen autobezit opgehoogd met 9% (gebaseerd op landelijk kencijfers). Er wordt in de cijfers van het autobezit geen groei van het autobezit meegenomen. Dit op grond van de uitgangspunten uit de Mobiliteitsvisie Helmond 2040 welke eind 2023 is vastgesteld.

Het daadwerkelijk autobezit per parkeergebied – met een onderscheid in woonoppervlakte van grondgebonden en niet-grondgebonden woningen – is de basis voor de parkeernormen voor wonen. Per parkeergebied is het autobezit als volgt vertaald naar de parkeernormen voor wonen:

Deelgebied	Keuze voor totstandkoming parkeernormen wonen
Kernwinkelgebied Stationskwartier	Daadwerkelijk autobezit van bewoners in het centrum min 10%
Centrum	Gelijk aan het daadwerkelijk autobezit van bewoners in het betreffende deelgebied

Parkeernormen voor niet woonfuncties

De auto- en fietsparkeernormen voor niet-woonfuncties zijn gebaseerd op landelijke kencijfers. Om van landelijke kencijfers naar Helmondse parkeernormen voor fiets en auto te komen, is een aantal stappen gezet. De landelijke kencijfers zijn gerelateerd aan stedelijkheid. Helmond heeft gemiddeld zo'n 1.800 adressen per vierkante kilometer (peildatum 2023). Daar horen de parkeerkencijfers toe die horen bij de categorie 'sterk stedelijk'.

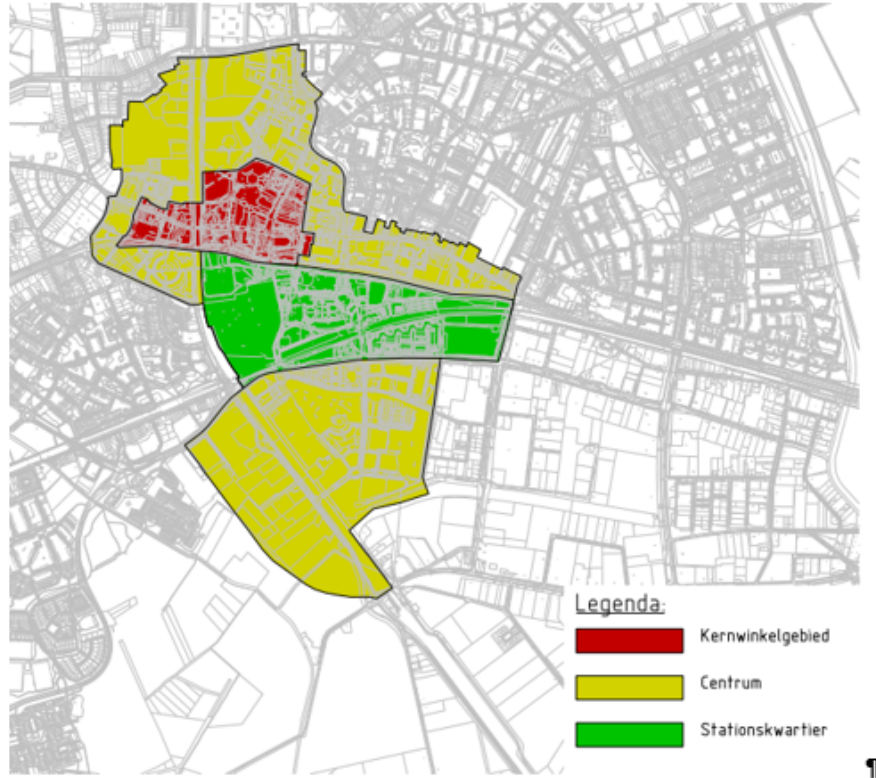
De parkeerkencijfers hebben een bandbreedte – variërend van hoog tot laag. Voor elk parkeergebied is een onderbouwde keuze gemaakt binnen deze bandbreedte voor welke parkeernorm Helmond hanteert voor het parkeren van auto en fiets:

Parkeergebied	Auto parkeernormen	Fiets parkeernormen
Kernwinkelgebied	In het kernwinkelgebied van Helmond ligt de prioriteit bij de voetganger en fietser. Het toestaan van auto's is hier niet wenselijk en daarmee ook het parkeren van auto's niet. Een lagere auto-parkeernorm biedt een stimulans voor een aantrekkelijk en bereikbaar centrum. En geeft meer ruimte voor binnenstedelijke ontwikkelingen die bijdragen aan de verdichtingsopgave van Helmond. Dit gebied is goed bereikbaar met openbaar vervoer en fiets. Deelmobiliteit (waaronder deelauto's) moeten ook aangeboden worden. Daarnaast voorkomt parkeerregulering dat eventuele nadelige gevolgen van minder parkeercapaciteit worden afgewenteld op de omgeving. Voor het kernwinkelgebied wordt uitgegaan van de minimumwaarde binnen de bandbreedte van de kencijfers. Ten opzichte van de	In het kernwinkelgebied, stationskwartier en centrum is minder ruimte voor autoparkeren en gebruiken meer mensen de fiets voor de korte afstanden, doordat hier extra wordt ingezet op alternatieven voor de eigen auto. Daarom

	landelijke kencijfers zijn de normen voor het autoparkeren met nog eens 10% verlaagd.	is de verwachting dat het fietsgebruik toeneemt. Hier worden de kencijfers toegepast die passen bij een relatief hoog fietsgebruik.
Stationskwartier	Om het nabij gelegen openbaar vervoer (NS-Station met opstapplaatsen bussen) en het fietsen te stimuleren wordt in het stationsgebied een lagere auto-parkeernorm toegepast. Ook hier is de minimumwaarde van de kencijfers het uitgangspunt. En zijn de parkeernormen met nog eens 10% verlaagd.	
Centrum	In het centrum is meer ruimte dan in het kernwinkelgebied en het stationskwartier, maar ook hier is ruimte schaars. Hier is behoefte aan voldoende ruimte creëren voor lopen, fietsen, en verblijven. Voor dit gebied geldt de minimale waarde uit de CROW-kencijfers als basis voor de parkeernorm.	

Bijlage 4. Gebiedsindeling beleidsregel parkeernormen Helmond – Centrum, stationskwartier en kernwinkelgebied

Figuur 4. Gebiedsindeling parkeernormen Centrum, stationskwartier en kernwinkelgebied



Bijlage 5. Aanwezigheidspercentages

Met onderstaande aanwezigheidspercentages kan worden bepaald welk aandeel van de auto- en fietsparkeerplaatsen op verschillende momenten door verschillende gebruikersgroepen kunnen worden (dubbel) gebruikt.

Functie	Werkdag				Koop-avond ⁷	Zaterdag		Zondag-middag
	Ochtend	Middag	Avond	Nacht		Middag	Avond	
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% ⁸	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	20%	0%	75%	100%	0% ⁹	0% ¹⁰
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	100%	0% ⁹	0% ¹⁰
Horeca	30%	40%	90%	0%	80%	75%	100%	45%
Supermarkt	30%	60%	40%	0%	80%	100%	40%	0% ¹⁰
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	100%	100%	100%	75%
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	50%	100%	25%	100%
Bioscoop/theater/podium	5%	30%	90%	0%	90%	40%	100%	40%
Sociaal cultureel	10%	40%	100%	0%	100%	60%	90%	25%
Sociaal medisch: arts/therapeut/consultatiebureau	100%	100%	30%	0%	15%	15%	5%	5%
Verpleeghuis/ verzorgingstehuis/ aanleunwoning	100%	100%	50%	25%	50%	100%	100%	100%
Ziekenhuis: patiënten & bezoekers	60%	100%	60%	5%	60%	60%	60%	60%
Ziekenhuis: medewerkers	75%	100%	40%	25%	40%	40%	40%	40%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	100%	0%	0%	0%

7) Indien sprake is van een traditionele koopavond

8) Indien zaterdag open: 100%

10) Indien koopzondag: 100%

9) Indien 's avonds open: 70%

Bijlage 6. Omrekenfactoren parkeerplaatsen op eigen terrein

Voor de bepaling van de mate waarin parkeren op eigen terrein voor de functie wonen meetelt in het parkeeraanbod wordt onderstaande tabel gebruikt:

Type voorziening	Theoretisch aantal pp	Berekening aantal pp	Opmerkingen
Enkele oprit zonder garage of carport	1	1	Diepte oprit \geq 5,50m. Breedte oprit \geq 3,00m.
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,3	Diepte oprit \geq 11,00m. Breedte oprit \geq 3,00m.
Dubbele oprit zonder garage	2	2	Diepte oprit \geq 5,50m. Breedte oprit eigen terrein \geq 4,50m.
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4	/
Garagebox (niet bij woning)	1	0,5	/
Garage met enkele oprit	2	1	Diepte oprit \geq 5,50m. Breedte oprit \geq 3,00m.
Garage met lange oprit	3	1,6	Diepte oprit \geq 11,00m. Breedte oprit \geq 3,00m.
Garage met dubbele oprit	3	2	Diepte oprit \geq 5,50m. Breedte oprit op eigen terrein \geq 4,50m.
Parkeerplaatsen die deel uitmaken van een gebouwde parkeervoorziening of parkeerterrein	1	1	/

Opmerking: als sprake is van een zeer lange of brede oprit (of in geval van een ruim erf), dan kan de berekeningswaarde worden opgehoogd tot de maximale parkeernorm die hoort bij de betreffende woning. Dit moet per situatie beoordeeld worden.

Bijlage 7. Kwaliteitseisen fietsparkeervoorzieningen

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

Positionering

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

Toegankelijkheid

De belangrijkste kwaliteitseisen voor een toegankelijke fietsparkeervoorziening zijn:

- a. Voor reguliere fietsparkeerplaatsen moet ruimte worden gereserveerd met de volgende minimale afmetingen: lengte 200 cm, hoogte 163 cm en breedte 75 cm;
- b. Vanuit de openbare ruimte is de toegang van de fietsparkeervoorziening duidelijk zichtbaar en herkenbaar.
- c. De fietsparkeervoorziening heeft bij voorkeur een voetgangersuitgang in de richting van de eindbestemming.
- d. De afstand mag maximaal circa 50 meter zijn van de fietsparkeervoorziening tot de hoofd-/neven-/personeelsingang van de bestemmingen en/of functies waarvoor de fietsparkeervoorziening is bestemd.
- e. De toegang vanaf de weg naar een fietsparkeervoorziening op lager of hoger niveau is goed en comfortabel te gebruiken voor alle fietsen en scooters; dus ook voor zware fietsen, elektrische fietsen, scootmobielen en fietsen met afwijkende maten (kratten, brede sturen, brede banden, lange fietsen, etc.).
- f. Het hellingspercentage van een hellingbaan is maximaal 22%; een trap heeft bij voorkeur een hellingspercentage van 18% met een aantrede van 50 cm en een optrede van 9 cm of met een aantrede van 60 cm en een optrede van 10 cm. Naast een trap horen fietsgoten, bij voorkeur aan beide zijden. Vrije ruimte tussen hart fietsgoot en zijwand moet minimaal 25 cm bedragen.
- g. Voor een fietsparkeervoorziening waar ook scooters, bakfietsen en andere zware fietsen in gestald worden kan geen trap worden toegepast. Het hellingspercentage moet zodanig zijn dat het hoogteverschil door bakfietsen, elektrische fietsen, scootmobielen en scooters zonder ondersteuning overbrugd kan worden.
- h. Een gebruiker moet de toegang van een fietsparkeervoorziening gemakkelijk kunnen openen: automatisch, met een eenvoudig te bedienen drukknop of kaartlezer.

Inrichting en bruikbaarheid

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

- i. Minimaal 5% van de fietsparkeerplaatsen is geschikt voor brom- en snorfietsen, bakfietsen of andere soorten fietsen met sterk afwijkende maten. De vakken moeten minimaal 100 cm breed zijn.
- j. De fietsparkeervoorziening moet logisch en overzichtelijk zijn ingedeeld.
- k. Binnen en vanuit de fietsparkeervoorziening naar de bijbehorende bestemming is een logische, snelle en eenvoudige routing. Bij voorkeur kunnen gebruikers vanuit de fietsparkeervoorziening rechtstreeks (liefst binnendoor) doorlopen naar de bestemming, zonder terug te hoeven lopen door de fietsparkeervoorziening.
- l. De sociale veiligheid wordt gewaarborgd door een overzichtelijke inrichting, goede verlichting en bij voorkeur daglichttoetreding. Als een fietsparkeervoorziening openbaar toegankelijk is kan (camera)toezicht of bewaking overwogen worden.
- m. Gebruikers moeten elkaar in de verkeersruimtes van de fietsparkeervoorziening kunnen passeren. De gangpaden in de fietsparkeervoorziening zijn minimaal 210 cm breed en een hoofdgang is minimaal 300 cm breed, zowel voor fiets als scooter.
- n. Stallingssystemen voor fietsen moeten voldoen aan de eisen van FietsParKeur of zijn gelijkwaardig daaraan.
- o. De minimale vrije hoogte in een gebouwde fietsparkeervoorziening is 290 cm om dubbellaags rekken te kunnen plaatsen. Bij bouwen voor kinderen kan dit 230 cm zijn, omdat dubbellaags rekken ongeschikt zijn voor kinderen.

- p. De hart op hart afstand tussen twee fietsparkeerplaatsen bij een stallingssysteem op gelijk niveau is minimaal 80 cm breed.
- q. De hart op hart-afstand tussen twee fietsparkeerplaatsen bij een hoog/laag fietsparkeersysteem is minimaal 40 cm breed voor zowel onder- als bovenlaag;
- r. Een parkeersysteem waarin naast standaard fietsen ook fietsen passen met veel voorkomende afwijkende maten, heeft de voorkeur. Dan passen nagenoeg alle fietsen probleemloos op elke stallingsplek, ook die met een krat, bagagedrager vóór, breed stuur, brede banden, etc. Een andere mogelijkheid is een apart parkeervak, waarin afwijkende maten fietsen op hun standaard of scootmobielen kunnen worden gestald. Minimaal 50% van de fietsparkeerplaatsen is geschikt voor fietsen met beperkt afwijkende maten die niet in een standaard fietsenrek passen, met een minimale hart-op-hart afstand van 55 cm.

Bijlage 8. Rekenvoorbeelden

Om de toepassing van deze 'beleidsregel parkeernormen' te illustreren, zijn hierna een aantal rekenvoorbeelden opgenomen. De voorbeelden zijn gericht op autoparkeren, maar zijn op dezelfde manier ook toepasbaar op het fietsparkeren bij bouwontwikkelingen.

Rekenvoorbeeld 1 | Toets op dubbelgebruik

Een nieuwe ontwikkeling omvat 800 m² BVO detailhandel met daarboven 4 appartementen van elk 50 m² GO. De ontwikkeling ligt in het centrum gebied. De normatieve parkeerbehoefte komt uit op 30 parkeerplaatsen (800/100 * 4,5 + 4 woningen * 1,0). Door de mix van functies is sprake van dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Voorwaarde is dat alle parkeerplaatsen ook uitwisselbaar zijn.

In onderstaande tabel zijn de aanwezigheidspercentages per moment van de week voor de verschillende functies weergegeven.

Functie	Werkdag Ochtend	Werkdag Middag	Werkdag Avond	Werkdag Nacht	Zaterdag Middag
Bewoners	50%	50%	90%	100%	60%
Bezoekers	10%	20%	80%	0%	100%
Detailhandel	30%	70%	20%	0%	100%

Hierna is de parkeereis per moment van de week weergegeven:

Functie	Werkdag Ochtend	Werkdag Middag	Werkdag Avond	Werkdag Nacht	Zaterdag Middag
Bewoners	1,6	1,6	2,88	3,2	1,9
Bezoekers	0,04	0,08	0,32	0,0	0,4
Detailhandel	7,92	18,48	5,28	0,0	26,4
Totaal	9,56	20,16	8,48	3,2	26,8

In dit voorbeeld is de zaterdagmiddag het maatgevende moment met een parkeerbehoefte van (naar boven afgerond) 27 parkeerplaatsen.

Rekenvoorbeeld 2 | Toepassing saldering

In een bestaand kantoorpand in het centrum worden 25 huurappartementen gerealiseerd. Het gebouw heeft een oppervlakte van 1.500 m² BVO. Voor de nieuwe functie geldt een parkeernorm van 0,7 parkeerplaatsen per woning, waarvan 0,1 voor bezoek. De parkeerbehoefte van de woningen is 17,5 parkeerplaatsen (25*0,7). De huidige functie (kantoor) heeft een parkeernorm van 1,3 per 100 m² BVO. Dit betekent dat voor het kantoor 19,5 (1.500/100*1,3) parkeerplaatsen beschikbaar moeten zijn.

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

Functie	Werkdag Ochtend	Werkdag Middag	Werkdag Avond	Werkdag Nacht	Zaterdag Middag
Nieuw					
Bewoners	50%	50%	90%	100%	60%
Bezoekers	10%	20%	80%	0%	100%
Oud					
Kantoor	100%	100%	15%	0%	15%

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

Functie	Werkdag Ochtend	Werkdag Middag	Werkdag Avond	Werkdag Nacht	Zaterdag Middag
Nieuw					
Bewoners	7,5	7,5	13,5	15,0	9,0

Bezoekers	0,25	0,5	2,0	0,0	2,5
Oud					
Kantoor	-19,5	-19,5	-2,93	0,0	-2,93
Parkeereis na saldering	-11,75	-11,5	12,57	15,0	8,57

Op de werkdagochtend en -middag neemt de parkeervraag af door de bouwontwikkeling. Op de andere momenten in de week ontstaat een extra parkeervraag. Uit dit rekenvoorbeeld volgt een parkeereis van 15 (extra) parkeerplaatsen voor de nieuwe bouwontwikkeling. Voor het salderen van de parkeerbehoefte in de bestaande situatie gelden de voorwaarden zoals gespecificeerd in hoofdstuk 3 van deze beleidsregel.

Rekenvoorbeeld 3 | Toepassing parkeerreductie

In het centrumgebied worden 20 huurappartementen gerealiseerd met elk een omvang van 110 m² GO. Hiervoor geldt een totale parkeerbehoefte van 20 parkeerplaatsen (20*1,0), waarvan 2 parkeerplaatsen voor bezoekers en 18 parkeerplaatsen voor bewoners.

Er wordt voldaan aan de gestelde voorwaarden qua inzet van deelmobiliteit waardoor de maximale parkeerreductie van 30% van toepassing is. De parkeernorm voor deze appartementen wordt daardoor als volgt:

Functie	Oorspronkelijk parkeernorm	Mobiliteitscorrectie	Nieuwe Parkeernorm
Woning bewoners	0,8	-30%	0,56
Woning bezoekers	0,1	/	0,1
Totaal	0,9	/	0,66

De totale parkeereis komt daarmee op 13 parkeerplaatsen (0,66 * 20). Als tegenprestatie moeten 2 deelauto's op eigen terrein worden geplaatst, naast de 13 benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein. De parkeerplaatsen die nodig is voor het parkeren deze deelauto's moet bij de normatieve parkeereis worden opgeteld. De totale parkeereis in dit voorbeeld komt daarmee op 15 parkeerplaatsen.