

Beleidsregel Parkeernormen Waalwijk 2025

Het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Waalwijk;
gelezen het voorstel van 4 februari 2025 met nummer 2025-001071;
overwegende dat,

- de gemeenteraad van Waalwijk de 'Parkeervisie Waalwijk' heeft vastgesteld op 7 maart 2024;
- de gemeenteraad op 12 december 2024 haar wensen en bedenkingen heeft aangegeven;
- deze beleidsregel een leidraad vormt voor de verkeerskundige toetsing ten aanzien van autoparkeeren en fietsparkeeren voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen;

gelet op de artikelen 4:81, eerste lid, 4:83 en 1:3, vierde lid, van de Algemene wet bestuursrecht;
en gelet op artikel 5 lid 1 onder a van de Omgevingswet;
en gelet op het Omgevingsplan parapluherziening parkeren Waalwijk;

b e s l u i t vast te stellen de volgende beleidsregel[s]:

Beleidsregel Parkeernormen Waalwijk 2025

1 Algemene bepalingen

Artikel 1. Begripsomschrijvingen

- Aanwezigheidspercentage: Wanneer bij een ruimtelijke ontwikkeling twee of meer functies gebruik maken van dezelfde parkeerplaatsen, worden voor het bepalen van dit dubbelgebruik aanwezigheidspercentages gebruikt. Deze percentages geven het (theoretisch) op een bepaald tijdstip aanwezige percentage geparkeerde voertuigen van een bepaalde functie weer, ten opzichte van de maximale parkeernorm van die functie.
- ASVV: In de ASVV (Aanbevelingen voor Verkeersvoorzieningen Binnen de Bebouwde Kom) 2021 bundelt het CROW alle kennis over verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom.
- Autoparkeereis: de uiteindelijk te realiseren autoparkeervraag ten behoeve van een ruimtelijke ontwikkeling, dit betreft het minimaal aantal te realiseren parkeerplaatsen, na eventuele aftrek van saldering, reductie en/of vrijstelling op aantal te realiseren autoparkeerplaatsen.
- Autoparkeernorm: een getal dat aangeeft hoeveel autoparkeerplaatsen een functie vraagt per vastgestelde eenheid, zoals opgenomen in Bijlage 3.
- Autoparkeervraag: de totale vraag (programma keer autoparkeernorm) naar autoparkeerplaatsen vanuit een ruimtelijke ontwikkeling, rekening houdend met de ligging van een ontwikkeling binnen de gemeente (de gebiedsindeling) en eventuele toepassing van aanwezigheidspercentages voor het bepalen van dubbelgebruik.
- Bedrijf aan huis: Betreft de uitoefening van een bedrijf en/of dienstverlening in of bij een woning waarbij de omvang in de activiteiten zodanig is, dat de activiteiten in een woning en de daarbij behorende bouwwerken met behoud van de woonfunctie kunnen worden uitgeoefend. Degene die de bedrijfsmatige activiteiten uitvoert, is tevens de gebruiker van de (bedrijfs)woning.
- Beroep aan huis: Een beroep of het beroepsmatig verlenen van diensten op administratief, juridisch, medisch, therapeutisch, kunstzinnig, ontwerptechnisch of hiermee gelijk te stellen gebied, dat door zijn beperkte omvang in een woning en daarbij behorende gebouwen, met behoud van de woonfunctie kunnen worden uitgeoefend. Degene die de beroepsmatige activiteiten uitvoert, is tevens de gebruiker van de (bedrijfs)woning.
- Bezoekersaandeel: het deel van de auto- of fietsparkeervraag dat bestaat uit bezoekers.
- Bijbehorend bouwperceel: het plangebied.
- Bvo: bruto vloeroppervlak, dit is de som van de vloeroppervlakte van alle bouwlagen, gemeten langs de buitenomtrek.
- College: het college van burgemeester en wethouders van Waalwijk.
- CROW: een landelijk kennisplatform gericht op infrastructuur, mobiliteit en parkeren.
- Deelauto: een auto, waarvan de eigenaar of houder aantoont dat deze krachtens een overeenkomst gedeeld wordt met (ten minste) één andere (particuliere) deler van een ander huishouden.
- Fietsparkeereis: de uiteindelijk te realiseren fietsparkeervraag, het minimum aantal te realiseren fietsparkeerplaatsen voor een ruimtelijke ontwikkeling.
- Fietsparkeerplaats: een (semi) verhard oppervlak, bestemd voor het parkeren van een fiets.

- p. Fietsparkeernorm: een getal dat aangeeft hoeveel fietsparkeerplaatsen een functie vraagt per vastgestelde eenheid, zoals opgenomen in Bijlage 8.
- q. Fietsparkeervraag: de totale vraag (programma keer fietsparkeernorm) naar fietsparkeerplaatsen vanuit ruimtelijke ontwikkeling, rekening houdend met de ligging van de ruimtelijke ontwikkeling binnen de gemeente (de gebiedsindeling) en eventuele toepassing van aanwezigheidspercentages voor het bepalen van dubbelgebruik.
- r. Initiatiefnemer: iemand die het initiatief neemt om een ruimtelijke ontwikkeling uit te voeren en de formele aanvraag te verzorgen, dit kan één of meerdere personen en/of organisaties zijn.
- s. Kwaliteitseis: een gestelde eis vanuit het oogpunt van bruikbaarheid van een nieuw te realiseren parkeervoorziening.
- t. Maatgevende parkeervraag: het moment waarop de verschillende functies binnen het programma gezamenlijk op basis van de aanwezigheidspercentages hun maximale parkeervraag hebben, ervan uitgaande dat parkeerplaatsen voor iedere parkeerder toegankelijk zijn.
- u. NEN 2443: een richtlijn met functionele eisen, prestatie-eisen en aanbevelingen voor het ontwerp van parkeervoorzieningen, uitgebracht door NEN in maart 2013.
- v. NEN 2580: een richtlijn met uitgangspunten en definities voor het bepalen van de oppervlakten en de inhoud van gebouwen, uitgebracht door NEN in mei 2007.
- w. Openbare ruimte: ruimte die voor iedereen toegankelijk is. Plaatsen die onder de openbare ruimte vallen zijn onder andere straten, pleinen en parken.
- x. Parkeerbalans: met een parkeerbalans wordt de (on)balans berekend tussen parkeereis en parkeeraanbod voor een ruimtelijke ontwikkeling.
- y. Parkeerdruk: het totaal aantal geparkeerde voertuigen gedeeld door de parkeercapaciteit in de openbare ruimte of in de gebouwde openbare parkeervoorzieningen, uitgedrukt in een percentage.
- z. Parkeergarage: een voorziening waar auto's (meestal) overdekt kunnen parkeren.
- aa. Parkeerplaats: een (semi)verhard oppervlak, bestemd voor het parkeren van een motorvoertuig.
- bb. Parkeren: het laten stilstaan van een voertuig anders dan gedurende de tijd die nodig is voor en gebruikt wordt tot het onmiddellijk in- of uitstappen van passagiers of voor het onmiddellijk laden of lossen van goederen.
- cc. Plangebied: het gehele bouwperceel of (eigen) terrein waarover de (gezamenlijke) initiatiefnemer(s) beschikt of zal gaan beschikken, behorende bij een ruimtelijke ontwikkeling.
- dd. Programma: het totaal aan verwachte hoeveelheid functies in de ruimtelijke ontwikkeling, uitgedrukt in de in Bijlage 3 en Bijlage 8 gehanteerde eenheden.
- ee. Ruimtelijke ontwikkeling: een activiteit zoals bedoeld in artikel 5.1, lid 1 onder a van de Omgevingswet.
- ff. Vast gebruikersaandeel: het deel van de auto- of fietsparkeervraag dat bestaat uit vaste gebruikers (bewoners en/of werkers), niet zijnde bezoekers.
- gg. Salderen: het berekenen van de parkeereis bij een ruimtelijke ontwikkeling op basis van het verschil tussen de maatgevende parkeervraag in de nieuwe situatie en de maatgevende parkeervraag in de oude situatie.
- hh. Transformatieontwikkeling: betreft een ruimtelijke ontwikkeling in het centrum van Waalwijk waarbij de gebruiksfunctie van het gebouw veranderd.

Artikel 2. Reikwijdte en doel

1. Deze beleidsregels zijn van toepassing bij de beoordeling van aanvragen voor een gebruiksverandering of voor het verlenen van een omgevingsvergunning voor bouwen als de omvang of de bestemming van een gebouw daartoe aanleiding geeft.
2. De beleidsregels dienen de volgende doelen:
 - a. om te bepalen of bij de verlening van een omgevingsvergunning voor motorvoertuigen en/of fietsen voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd, alsmede in stand wordt gehouden;
 - b. bijdragen aan een duurzame bereikbaarheid en leefbaarheid van een gebied of locatie. Waarborgen van voldoende autoparkeerplaatsen zodat er geen sprake is van te hoge autoparkeerdruk en/of ongewenst zoekverkeer is daarvoor essentieel;
 - c. bijdragen aan de ambities van Waalwijk binnen de mobiliteitstransitie. Voldoende en kwalitatief goede fietsparkeervoorzieningen vormen een belangrijke voorwaarde in het stimuleren van fietsgebruik.

Artikel 3. Wijze van afronden

De berekende auto- en fietsparkeereis is een heel getal, van toepassing op de gehele ruimtelijke ontwikkeling, en wordt in voorkomende gevallen rekenkundig afgerond. Derhalve bij een totale auto- en fietsparkeereis minder dan of gelijk aan 0,49 naar beneden en bij 0,50 of meer naar boven.

Artikel 4. Compensatie van vervallen parkeerplaatsen

1. Indien als gevolg van een ruimtelijke ontwikkeling bestaande openbare toegankelijke auto- en/of fietsparkeerplaatsen komen te vervallen, dan dienen deze of in het plangebied, of in de openbare ruimte, te worden gecompenseerd binnen de maximale loopafstand die geldt voor de desbetreffende nieuwe functie (Bijlage 5).
2. De kosten die gepaard gaan met deze compensatie zijn voor rekening van de initiatiefnemer.

Artikel 5. Wijze van meten

1. De bruto vloeroppervlakte (bvo) van een ruimte, dan wel van meerdere ruimten, wordt gemeten volgens NEN 2580 (of diens opvolgers) op vloerniveau langs de buitenomtrek van de (buitenste) opgaande scheidingsconstructie, die de betreffende ruimte(n) omhult.
2. De loopafstand is de kortst mogelijke looproute via de openbaar toegankelijke ruimte vanaf de (gemeenschappelijke) voordeur van elk apart gebouw tot aan de bijhorende parkeerplaats(en) of bijhorend parkeerterrein.

2. Autoparkeren

Artikel 6. Bepaling van de autoparkeereis

1. De autoparkeereis wordt vastgesteld door achtereenvolgens:
 - a. Het bepalen van de normatieve autoparkeervraag van de binnen de ruimtelijke ontwikkeling geplande functie(s), op basis van de autoparkeernormen (Bijlage 3), rekening houdend met de gebiedsindeling (Bijlage 2);
 - b. Indien van toepassing, rekening te houden met dubbelgebruik door de maatgevende autoparkeervraag te bepalen, door de aanwezigheidspercentages (Bijlage 4) per functie toe te passen op de normatieve autoparkeervraag per functie, zoals bepaald in artikel 7;
 - c. Indien van toepassing, het toepassen van salderen, zoals bepaald in artikel 8;
 - d. Indien van toepassing, het toepassen van artikel 9 voor vrijstelling van de autoparkeereis;
 - e. de uiteindelijke autoparkeereis rekenkundig af te ronden op een heel getal, zoals aangegeven in artikel 3.
2. Indien de onderbouwing van de ruimtelijke ontwikkeling onvoldoende inzicht geeft over de functies binnen deze ontwikkeling en de verdeling van de functies, dan wordt gerekend met de hoogste norm van de toegestane functies binnen het omgevingsplan.
3. Wanneer bij een ruimtelijke ontwikkeling voor één of meerdere functies geen autoparkeernorm is opgenomen in Bijlage 3, dan geeft de initiatiefnemer een onderbouwd voorstel voor de toepassing van een alternatieve parkeernorm voor deze functie(s) en legt deze, ter goedkeuring voor aan de vergunningverlener.

Artikel 7. Dubbelgebruik

1. Indien bij een ontwikkeling twee of meer functies gebruik gaan maken van dezelfde parkeerplaatsen, worden voor het bepalen van het potentiële dubbelgebruik de aanwezigheidspercentages zoals weergegeven in Bijlage 4 toegepast.
2. Het saldo van de parkeervraag wordt voor elk dagdeel bepaald door de parkeervraag van de verschillende functies op hetzelfde moment bij elkaar op te tellen. Het dagdeel met de hoogste cumulatieve parkeervraag is maatgevend voor de parkeereis in aantal en moment.
3. Aanwezigheidspercentages zijn niet van toepassing op gereserveerde parkeerplaatsen, die exclusief zijn toegewezen aan specifieke gebruikersgroepen.

Artikel 8. Salderen

1. Salderen is toegestaan bij ruimtelijke ontwikkelingen met een bestaande parkeervraag, die in huidige situatie wordt afgewenteld in de openbare ruimte. Dit houdt in dat de initiatiefnemer alleen de extra parkeereis realiseert welke toe te wijzen is aan de nieuwe functie(s). Het verschil in de maatgevende parkeervraag tussen de bestaande - en die voor de nieuwe functie(s) wordt bepaald aan de hand van de autoparkeernormen in Bijlage 3 en aanwezigheidspercentages in Bijlage 4.
2. Salderen is alleen toegestaan onder de voorwaarde dat het laatst vergunde gebruik van de desbetreffende functie(s) in de afgelopen vijf jaar feitelijk heeft plaatsgevonden.

Artikel 9. Vrijstelling autoparkeereis

1. Bij kleine ruimtelijke ontwikkelingen met een totale parkeereis (vaste gebruikers en bezoekers) van 2,0 of minder parkeerplaatsen wordt ontheffing verleend van de parkeereis.
2. Lid 1 geldt niet voor ruimtelijke ontwikkelingen, waar een 'koop huis vrijstaand' wordt toegevoegd.
3. Op transformatieontwikkelingen in het centrum (zie Bijlage 2 voor gebiedsindeling) komt de parkeereis volledig te vervallen bij de volgende soorten aanvragen:
 - a. Onderlinge transformaties tussen wonen, horeca, kantoren, maatschappelijk en detailhandel;
 - b. Uit- en verbouw naar aanleiding van leegstand (5 jaar of langer) bij wonen, horeca, kantoren, maatschappelijk en detailhandel.

Artikel 10. Maatvoering en ontwerp

1. Bij de toets van het ruimtelijk ontwerp aan de autoparkeereis wordt beoordeeld of de ontworpen autoparkeerplaatsen, inclusief gehandicaptenparkeerplaatsen, voldoen aan de juiste minimale maatvoering om bruikbaarheid te borgen, zie Bijlage 6 voor de maatvoering van parkeerplaatsen in de openbare ruimte.
2. Bij het realiseren van opritten en stallingen voor het parkeren van auto's bij woningen wordt beoordeeld of aan de parkeereis voldaan wordt door middel van het toepassen van de berekeningsaantallen / omrekenfactoren voor parkeervoorzieningen bij woningen, zoals opgenomen in Bijlage 7.
3. Parkeerplaatsen en opritten die niet voldoen aan de minimale maatvoering tellen niet als parkeerplaatsen in het toetsen aan de parkeereis.

Artikel 11. Gehandicaptenparkeren

1. Bij functies binnen de hoofdgroep 'gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen', met een autoparkeereis van minimaal 15 parkeerplaatsen, dient ten minste 5% van de parkeereis voor het bezoekersdeel uitgevoerd te worden als algemene gehandicaptenparkeerplaats in het plangebied, met een minimum van 1, gelegen op een loopafstand van maximaal 50 meter gemeten tot de voordeur van het (hoofd)gebouw.
2. Bij functies binnen de hoofdgroep 'sport, cultuur en ontspanning' en 'winkelen en boodschappen', met een autoparkeereis van minimaal 25 parkeerplaatsen, dient ten minste 2% van de parkeereis uitgevoerd te worden als algemene gehandicaptenparkeerplaats in het plangebied, met een minimum van 1, gelegen op een loopafstand van maximaal 100 meter gemeten tot de voordeur van het gebouw.

Artikel 12. Voorzien in de autoparkeereis

1. Een initiatiefnemer realiseert ten minste het aantal autoparkeerplaatsen dat op basis van artikel 6 als autoparkeereis wordt bepaald.
2. In beginsel wordt in het plangebied in de autoparkeereis voorzien.
3. Bij het realiseren van toekomstige privé parkeerplaatsen voor woningen in het plangebied dienen, indien van toepassing, berekeningsaantallen (Bijlage 7) te worden toegepast.
4. Indien in het plangebied niet (volledig) in de autoparkeereis kan worden voorzien, dan kan in de gebieden 'rest bebouwde kom Waalwijk', 'rest bebouwde kom kernen' en 'buitengebied' (bijlage 2) de parkeereis in de openbare ruimte worden gefaciliteerd gebruikmakend van bestaande openbare parkeerplaatsen, onder voorwaarde dat:
 - a. De desbetreffende parkeerplaatsen binnen de maximale loopafstand (Bijlage 5) liggen die geldt voor de betreffende functie(s);
 - b. Op het maatgevende parkeermoment van de nieuwe situatie maximaal de helft van aanwezige openbare parkeercapaciteit, tot een maximale grens van 90%, ingezet wordt voor de (resterende) parkeereis;
 - c. De beschikbaarheid van de desbetreffende parkeerplaatsen ten minste drie keer op het maatgevende moment aantoonbaar is gemaakt door een representatief parkeeronderzoek;
 - d. De te hanteren parkeerdruk is het gemiddelde van de gemeten beschikbaarheid op de maatgevende momenten;
 - e. De desbetreffende parkeerplaatsen voldoen aan de maatvoering en ontwerpisen voor autoparkeren zoals opgenomen in bijlage 6.

3 Fietsparkeren

Artikel 13. Bepaling van de fietsparkeereis

1. De fietsparkeereis wordt vastgesteld door achtereenvolgens:

- a. Het bepalen van de normatieve fietsparkeervraag van de binnen de ruimtelijke ontwikkeling geplande functie(s), op basis van de fietsparkeernormen (Bijlage 8), rekening houdend met de gebiedsindeling (Bijlage 2);
 - b. Indien van toepassing, het bepalen van dubbelgebruik om te komen tot de maatgevende fietsparkeervraag, waarbij aanwezigheidspercentages (Bijlage 4) worden toegepast op de normatieve parkeervraag, zoals bepaald in artikel 7;
 - c. Indien sprake is van een ruimtelijke ontwikkeling in het centrum, zie Bijlage 2 voor gebiedsindeling, het aandeel bezoekers af te trekken van de maatgevende fietsparkeervraag;
 - d. de uiteindelijke fietsparkeereis rekenkundig af te ronden op een heel getal, zoals aangegeven in artikel 3.
2. Indien de onderbouwing van de ruimtelijke ontwikkeling onvoldoende inzicht geeft over de functies binnen deze ontwikkeling en de verdeling van de functies, dan wordt gerekend met de hoogste norm van de toegestane functies binnen het omgevingsplan.
 3. Wanneer bij een ruimtelijke ontwikkeling voor één of meerdere functies geen fietsparkeernorm is opgenomen in Bijlage 8 dan geeft de initiatiefnemer een onderbouwd voorstel voor de toepassing van een alternatieve fietsparkeernorm voor deze functie(s) en legt deze ter goedkeuring voor aan de vergunningverlener.

Artikel 14. Maatvoering en ontwerp

1. Bij de toets van het ruimtelijk ontwerp van de fietsparkeereis wordt beoordeeld of de fietsparkeerplaatsen voldoen aan de juiste minimale maatvoering om bruikbaarheid te borgen op basis van Bijlage 6 Maatvoering parkeerplaatsen en Bijlage 9 Kwaliteitseisen fietsenstalling.
2. Fietsparkeerplaatsen die niet voldoen aan de minimale maatvoering worden niet meegeteld in de parkeerbalans.

Artikel 15. Voorzien in de fietsparkeereis

1. Een initiatiefnemer realiseert ten minste het aantal fietsparkeerplaatsen dat op basis van artikel 13 als fietsparkeereis wordt bepaald.
2. In beginsel wordt in het plangebied in de fietsparkeereis voorzien.
3. Indien binnen het plangebied en gebruikmakend van bestaande openbare fietsparkeerplaatsen niet (volledig) in de fietsparkeereis kan worden voorzien, dan kan worden onderzocht door de initiatiefnemer of de aanleg van extra fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte een oplossing biedt, waarbij de kosten voor de initiatiefnemer zijn.

4 Overgangs- en slotbepalingen

Artikel 16. Inwerkingtreding en overgangsregeling

1. De Beleidsregel Parkeernormen Waalwijk 2025 treedt in werking met ingang van de dag na publicatie. De Nota Parkeernormen Waalwijk 2015 komt daarbij te vervallen.
2. Op verzoek van een aanvrager blijft de Nota parkeernormen Waalwijk 2015 van toepassing op:
 - a. een aanvraag voor een omgevingsvergunning die is ingediend vóór de datum van inwerkingtreding van deze Beleidsregel;
 - b. een aanvraag voor een omgevingsvergunning die wordt ingediend tot maximaal 3 maanden na de datum van inwerkingtreding van deze Beleidsregel;
 - c. een beslissing op bezwaar als op het primaire besluit de Nota parkeernormen Waalwijk 2015 van toepassing was.

Artikel 17. Citeertitel

Deze beleidsregels worden aangehaald als: Beleidsregel Parkeernormen Waalwijk 2025.

5 Ondertekening

Aldus besloten in de collegevergadering van 4 februari 2025:

*Het college van Waalwijk,
De secretaris, de burgemeester,
Michel Tromp, Sacha C.A.M. Ausems*

Bijlage 1: Toelichting beleidsregel

Inleiding

De gemeente Waalwijk kent hoge ambities binnen de mobiliteitsstrategie, zeker omdat de gemeente voor een grote verstedelijkingsopgave staat. Als gevolg van die opgave verdicht Waalwijk de komende jaren en dat stelt de gemeente voor een aantal flinke uitdagingen. We zoeken naar manieren om tijdens deze ontwikkelingen, onze groeiende en verdichtende gemeente gezond, leefbaar en aantrekkelijk te houden.

Na het beschrijven van de brede visie op mobiliteit (Mobiliteitsplan 2030), zag Waalwijk het opstellen van een gedragen, richtinggevende en toekomstgerichte parkeervisie als een belangrijke vervolgstap. Immers, parkeerbeleid vormt één van de schakels in het stimuleren van de actieve vervoerswijzen en het sturen van de auto. Deze parkeervisie stelde Waalwijk vast in maart 2024.

Wens nieuwe actuele en passende parkeernormen

Als uitwerking van de Parkeervisie Waalwijk zet de gemeente nu, voor het bepalen van de parkeereis bij ruimtelijke ontwikkelingen, in op actuele en passende auto- en fietsparkeernormen en een stringenter beleid op het ruimtegebruik van de auto. Daarin nemen we de opgedane kennis en ervaring van de afgelopen 10 jaar mee, dit betekent dat we ook nieuwe ontwikkelingen op het gebied van deelmobiliteit een plaats geven.

Een en ander komt samen in voorliggende Beleidsregel Parkeernormen Waalwijk 2025. Voor autoparkeernormen baseren we deze nota op Parkeerkencijfers 2024 - Basis voor parkeernormering (CROW, publicatie 744). Voor de fiets gebruiken we de Leidraad Fietsparkeren 2023 (CROW, publicatie 741) als basis.

De Beleidsregels Parkeernormen Waalwijk 2025 gebruiken we om onze ambities binnen de verstedelijkingsopgave en voor de mobiliteitstransitie te vertalen naar parkeren. Ook willen we met actuele parkeernormen bewoners en gebruikers van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen verleiden tot duurzamer reis- en parkeergedrag. Daarom is elke initiatiefnemer van een ruimtelijke ontwikkeling zelf verantwoordelijk voor het oplossen van zijn eigen parkeerbehoefte. De berekende parkeereis moet in de basis binnen het plangebied worden opgelost.

Ruimte voor maatwerk

De beleidsregels geven ruimte aan maatwerk voor het bepalen van de parkeereis. Tegelijkertijd willen we met het toepassen van fietsparkeernormen een stap zetten in de mobiliteitstransitie. Immers, voldoende en kwalitatief goede fietsparkeervoorzieningen zijn een belangrijke voorwaarde om fietsgebruik te stimuleren. Naast parkeernormen voor autoparkeren, beschrijven deze beleidsregels ook parkeernormen en kwaliteitseisen en voor het realiseren van voldoende fietsparkeerplaatsen bij ruimtelijke ontwikkelingen.

Deze bijlage

Deze bijlage geeft voor elk artikel uit de beleidsregel een toelichting ter verdere verduidelijking van het betreffende artikel of lid.

Toelichting algemene bepalingen

Artikel 1 Begripsomschrijvingen

Om duidelijkheid over definitie te geven beschrijft dit artikel de meest gebruikte begrippen in alfabetische volgorde.

Artikel 2 Reikwijdte en doel

Bestuursorganen, zoals het college van de gemeente Waalwijk, stellen beleidsregels vast om vooraf duidelijk te maken hoe zij omgaan met hun beslisruimte. Dit artikel geeft aan wanneer de beleidsregels toegepast worden en waarom.

Artikel 3 Wijze van afronden

Dit artikel bevat de afrondingsregel die geldt voor zowel de berekende auto- als de fietsparkeereis. Het is van belang dat bij het berekenen van de auto- en fietsparkeervraag, het toepassen van reducties en aanwezigheidspercentages niet tussentijds afgerond wordt. Afronding vindt plaats bij de vaststelling van de auto- en fietsparkeereis.

Artikel 4 Compensatie van vervallen parkeerplaatsen

Het kan voorkomen dat als gevolg van een ruimtelijke ontwikkeling bestaande auto- en/of fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte komen te vervallen. We willen voorkomen dat hierdoor parkeeroverlast ontstaat. Het is daarom nodig dat de ontwikkeling deze parkeerplaatsen compenseert binnen de maximale loopafstand, die geldt voor de desbetreffende functie. De hiermee gepaarde kosten komen voor rekening van de initiatiefnemer.

Als er geen ruimte is voor compensatie binnen de loopafstand, dan is het niet toegestaan om de bestaande parkeerplaatsen te laten vervallen.

Artikel 5 Wijze van meten

Het is belangrijk dat altijd op dezelfde manier gemeten wordt. De parkeervraag van veel functies wordt bepaald op basis van de bruto vloeroppervlakte (bvo). Het artikel beschrijft dat de bvo wordt gemeten op basis van de eisen die volgen uit NEN 2580 (of de opvolgers hiervan). Deze publicatie wordt onder licentie verstrekt door NEN.

Bij het meten van de loopafstand meten we de daadwerkelijk af te leggen looproute, nadrukkelijk gaat het hier niet om de hemelsbrede loopafstand. Voor nieuwe situaties wordt de loopafstand gemeten op de plankaart.

Toelichting autoparkeren

Artikel 6 Bepaling van de autoparkeereis

De autoparkeereis is het uiteindelijke aantal toe te voegen autoparkeerplaatsen ten behoeve van een ruimtelijke ontwikkeling. De parkeereis wordt bepaald door achtereenvolgens de volgende stappen te doorlopen.

1. Bepalen normatieve autoparkeervraag: Aan de hand van de beoogde functies binnen de ruimtelijke ontwikkeling wordt de normatieve autoparkeervraag bepaald aan de hand van de autoparkeernormen in Bijlage 3, rekening houdend met de gebiedsindeling zoals aangegeven in Bijlage 2.
2. Bepalen maatgevende autoparkeervraag: Wanneer de ruimtelijke ontwikkeling uit twee of meer functies bestaat, kan aan de hand van de aanwezigheidspercentages in Bijlage 4 voor diverse momenten de maatgevende autoparkeervraag bepaald worden. Zodoende houdt de maatgevende parkeervraag rekening met dubbelgebruik van functies.
3. Verrekenen salderen: Bij deze stap wordt de maatgevende parkeervraag van eventuele bestaande functies, die als gevolg van de ruimtelijke ontwikkeling komen te verdwijnen, in mindering gebracht op de maatgevende parkeervraag van de nieuwe functie(s). De hoofdgedachte bij salderen is dat bestaande autoparkeerplaatsen opnieuw kunnen worden ingezet om de autoparkeerbehoefte van de nieuwe functie(s) op te lossen. Een bestaand tekort hoeft daarbij niet worden opgelost.
4. Check vrijstelling parkeereis: Wanneer de maatgevende parkeervraag bepaald is kan getoetst worden aan de voorwaarden zoals gesteld in artikel 9 Vrijstelling autoparkeereis. Wanneer deze voldoet aan de gestelde voorwaarden, dan komt de parkeereis volledig te vervallen.
5. Afronding: De uiteindelijke parkeereis is altijd een heel getal. Daarom bestaat de laatste stap uit het rekenkundig afronden van de maatgevende parkeervraag, na het doorlopen van de stappen 1 t/m 4.

Aanvullend, de parkeereis sluit aan op de bestaande verwachte parkeervraag, waarbij Waalwijk wel sturend wil omgaan met de parkeernormen. Het is niet aan de initiatiefnemer om bestaande parkeerproblemen op te lossen. Waalwijk hanteert bovendien de autoparkeereis niet als maximale grens, maar als een minimale grens. Dit houdt in dat het berekende parkeereis de ondergrens is. Meer parkeerplaatsen realiseren dan de parkeereis aan geeft mag, minder mag niet.

Wanneer bij het bepalen van de autoparkeereis nog niet bekend is welke functies zich in een gebouw gaan vestigen, toetst de gemeente de parkeereis op de toegestane functies in het (tijdelijke) omgevingsplan. Daarbij dient de aanvrager voor het bepalen van de parkeereis, de functie met de hoogste parkeernorm te hanteren (worst case).

Wanneer bij een ruimtelijke ontwikkeling voor één of meerdere functies geen parkeernorm is opgenomen in Bijlage 3, dan moet de initiatiefnemer een alternatieve onderbouwing van de parkeervraag aanleveren. In afstemming met de gemeente stemt de initiatiefnemer de kaders en randvoorwaarden van deze alternatieve onderbouwing af.

In Bijlage 3 staat beschreven hoe de Waalwijkse autoparkeernormen tot stand zijn gekomen. Rekenvoorbeelden voor het bepalen van de parkeereis staan in Bijlage 10.

Artikel 7 Dubbelgebruik

Op de (gereduceerde) normatieve autoparkeervraag van een bouwplan kunnen in een parkeerbalans aanwezigheidspercentages worden toegepast waarmee het effect van dubbelgebruik wordt berekend. In Bijlage 4 zijn per type functie aanwezigheidspercentages opgenomen. Bij het opstellen van een parkeerbalans dienen de aanwezigheidspercentages te worden gehanteerd die het beste aansluiten bij de eigenschappen van de geplande functie(s).

De aanwezigheidspercentages zijn niet van toepassing op gereserveerde parkeerplaatsen. Het gaat in dergelijke gevallen bijvoorbeeld om parkeerplaatsen die worden verhuurd of verkocht aan gebruikers (bijvoorbeeld in een garage bij appartementen). Of andere parkeerplaatsen waar bezoekers of gebruikers van andere functies geen gebruik van mogen maken, zoals bijvoorbeeld een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken.

Voor de duidelijkheid, het toepassen van dubbelgebruik is niet toegestaan bij een ruimtelijke ontwikkeling die alleen uit de functie wonen bestaat.

Artikel 8 Salderen

Salderen betreft het berekenen van de parkeereis op basis van het verschil tussen de maatgevende parkeervraag in de nieuwe situatie en de parkeervraag in de oude situatie op het maatgevende moment van de nieuwe situatie. Dus voor en na het realiseren van een ruimtelijke ontwikkeling, rekening houdend met aanwezigheidspercentages van de oude en nieuwe functie(s).

Het doel van salderen is om in ruimtelijke ontwikkelingen, tot een zo realistisch mogelijke vaststelling te komen van het aantal parkeerplaatsen dat toebehoort tot de huidige functie(s) van een gebouw. In verband daarmee geldt dat de functie de afgelopen vijf jaar daadwerkelijk plaats moet hebben gevonden. Wanneer de maatgevende parkeervraag, die bij de nieuwe functie hoort, lager is dan of gelijk is aan de maatgevende parkeervraag van de oude functie, is het niet nodig om extra parkeerplaatsen te realiseren. De maatgevende parkeervraag, voor zowel de oude als de nieuwe functie, wordt bepaald op basis van de parkeernormen uit Bijlage 3 en de aanwezigheidspercentages uit Bijlage 4.

De parkeereis voor de nieuwe functie kan ook hoger zijn dan de parkeereis van de oude functie. In dat geval moet het verschil aan parkeerplaatsen, tussen de oude en nieuwe parkeereis, extra worden aangelegd. Daarbij gaan we ervan uit dat het huidige aantal parkeerplaatsen (al dan niet in de openbare ruimte) gehandhaafd blijft. Dus wanneer bij de nieuwe ruimtelijke ontwikkeling bestaande parkeerplaatsen komen te vervallen, moeten deze door de initiatiefnemer gecompenseerd worden.

Artikel 9 Vrijstelling parkeereis

Wanneer bij nieuwe initiatieven een totale parkeereis van 2,0 of minder (zonder afronding) bedraagt, wordt vrijstelling verleent van de parkeereis. Er vindt in deze gevallen geen aanvullende toets voor de parkeerbalans plaats. Deze vrijstelling geldt niet voor initiatieven waar een 'koop, huis vrijstaand' wordt toegevoegd.

Transformatieontwikkelingen in het centrum krijgen, onder bepaalde voorwaarden, volledige vrijstelling voor de parkeereis. Dit vanuit de wens om in de aanloopstraten van het centrum, waar relatief veel leegstand voorkomt, makkelijk te kunnen transformeren om de verdere leegstand te voorkomen en te beperken. Het toepassen van een transformatiegebied stimuleert projectontwikkelaars en kleine initiatiefnemers om juist wel een stap richting ontwikkeling te zetten, wanneer het ontbreken van parkeergelegenheid binnen het plangebied geen belemmering meer vormt.

Artikel 10 Maatvoering en ontwerp

Om de bruikbaarheid en kwaliteit van nieuwe autoparkeerplaatsen, inclusief gehandicaptenparkeerplaatsen, te kunnen waarborgen, dienen deze te voldoen aan bepaalde eisen. Autoparkeerplaatsen en opritten bij woningen die niet voldoen aan de kwaliteitseisen en minimale maatvoering, tellen niet mee in het voldoen aan de parkeereis.

Bijlagen 6 en 7 voorzien in de maatvoering voor veel voorkomende gevallen. Voor specifieke gevallen en/of tegenstrijdigheden verwijst Waalwijk naar de volgende landelijk geldende richtlijnen, regels en wetgeving ten aanzien van maatvoering:

- Voor parkeergarages en parkeerterreinen geldt de NEN 2443 ontwerprichtlijn (of diens opvolgers),
- Voor parkeerplaatsen in de openbare ruimte gelden de voorkeurseisen die volgen uit het ASVV 2021 (of diens opvolgers).

Bij twijfel over de maatvoering en ontwerpeisen voor autoparkeerplaatsen en -terreinen verwijzen wij naar de meest recente handreikingen van het CROW en NEN.

Artikel 11 Gehandicaptenparkeren

In dit artikel zijn de eisen voor de aanleg van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen opgenomen. De eisen zijn per type functie verschillend. Per type functie is vastgelegd vanaf hoeveel parkeerplaatsen de aanleg van tenminste één algemene gehandicaptenparkeerplaats is vereist, voor welk aandeel van de parkeereis de eis geldt en op welke loopafstand de gehandicaptenparkeerplaats(en) maximaal mogen zijn gelegen.

Artikel 12 Voorzien in de autoparkeereis

De autoparkeereis van ruimtelijke ontwikkeling dient in beginsel binnen het plangebied te worden gefaciliteerd. Een parkeerbalans maakt inzichtelijk hoe de autoparkeereis wordt ingevuld. Voor woningen met privé-parkeervoorzieningen geldt dat in de parkeerbalans rekening gehouden moet zijn met de berekeningsaantallen uit bijlage 7.

Voor de gebieden 'Rest bebouwde kom Waalwijk', 'Rest bebouwde kom kernen' en 'Buitengebied' geldt dat als de parkeereis niet volledig gefaciliteerd kan worden binnen het plangebied, de mogelijkheid bestaat om gebruik te maken van bestaande openbare parkeerplaatsen.

Of bestaande openbare parkeerplaatsen ingezet kunnen worden, dient met een parkeeronderzoek bepaald te worden. Het parkeeronderzoek is de verantwoordelijkheid van de initiatiefnemer. De opzet wordt afgestemd met de betrokken verkeerskundige van de gemeente. Met het parkeeronderzoek dient ten minste driemaal op het maatgevende moment de parkeerdruk bepaald te worden. Een parkeeronderzoek bevat fotomateriaal van de lokale parkeersituatie op het maatgevend moment wordt. In het onderzoek is de parkeerdruk en de beschikbare parkeercapaciteit bepaald in absolute aantallen.

De afwenteling van de parkeervraag van het bouwplan richting de openbare ruimte mag niet leiden tot een ongewenste stijging van de parkeerdruk. In navolging op het gestelde in de parkeervisie mag in de eindsituatie de parkeerdruk maximaal 90% bedragen. Als de bestaande parkeerdruk hoger is dan deze waarde, dan is afwenteling niet mogelijk. Een initiatief mag niet meer dan de helft van de beschikbaar parkeerruimte (tot een maximum van 90%) gebruiken.

Toelichting fietsparkeren

Artikel 13 Bepaling van de fietsparkeereis

De fietsparkeereis is het uiteindelijke aantal toe te voegen fietsparkeerplaatsen ten behoeve van een ruimtelijke ontwikkeling. Waalwijk heeft fietsparkeernormen opgenomen om het gebruik van de fiets te stimuleren. Daarom hanteren we de fietsparkeereis niet als maximale grens, maar als een minimale grens. Dit houdt in dat het berekende parkeereis de ondergrens is. Meer fietsparkeerplaatsen realiseren dan de fietsparkeereis aangeeft mag, minder mag niet. Vanuit de wens om het realiseren van fietsparkeerplaatsen te stimuleren, kent Waalwijk bovendien geen salderingsregeling voor fietsparkeerplaatsen. De fietsparkeereis ontstaat na het doorlopen van de volgende stappen:

1. Bepalen normatieve fietsparkeervraag: Aan de hand van de beoogde functies binnen de ruimtelijke ontwikkeling wordt de normatieve fietsparkeervraag bepaald aan de hand van de fietsparkeernormen in Bijlage 9, rekening houdend met de gebiedsindeling zoals aangegeven in Bijlage 2.
2. Bepalen maatgevende fietsparkeervraag: Wanneer de ruimtelijke ontwikkeling uit twee of meer functies bestaat, kan aan de hand van de aanwezigheidspercentages in Bijlage 4 voor diverse momenten de maatgevende fietsparkeervraag bepaald worden. Zodoende houdt de maatgevende parkeervraag rekening met dubbelgebruik van functies.
3. Verrekenen bezoekersparkeren centrum: Bij ruimtelijke ontwikkelingen in het centrum mag het bezoekersdeel afgetrokken worden van de maatgevende parkeervraag. Deze parkeerbehoefte wordt opgevangen in openbare fietsparkeerplaatsen en – fietsenstallingen in het centrum.
4. Afronding: De uiteindelijke parkeereis is altijd een heel getal. Daarom bestaat de laatste stap uit het rekenkundig afronden van de maatgevende parkeervraag, na het doorlopen van de stappen 1 t/m 3.

Wanneer bij het bepalen van de fietsparkeereis nog niet bekend is welke functies zich in een gebouw gaan vestigen, toetst de gemeente de fietsparkeereis op de toegestane functies in het (tijdelijke) omgevingsplan. Daarbij dient de aanvrager voor het bepalen van de fietsparkeereis, de functie met de hoogste fietsparkeernorm te hanteren (worst case).

Wanneer bij een ruimtelijke ontwikkeling voor één of meerdere functies geen fietsparkeernorm is opgenomen in Bijlage 8, dan moet de initiatiefnemer een alternatieve onderbouwing van de parkeervraag aanleveren. In afstemming met de gemeente stemt de initiatiefnemer de kaders en randvoorwaarden van deze alternatieve onderbouwing af.

In Bijlage 8 staat beschreven hoe de Waalwijkse fietsparkeernormen tot stand zijn gekomen.

Artikel 14 Maatvoering en ontwerp

In deze beleidsregels gelden kwaliteitseisen om de kwaliteit en bruikbaarheid van nieuwe fietsparkeerplaatsen te kunnen waarborgen. Fietsparkeerplaatsen die niet voldoen aan de kwaliteitseisen, tellen niet mee in het faciliteren van de fietsparkeereis.

Het realiseren van nieuwe fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte gebeurt in beginsel in de vorm van fietsnietjes.

Bijlagen 6 en 9 geven meer inzicht in de maatvoering voor veel voorkomende gevallen. Voor specifieke gevallen en/of tegenstrijdigheden verwijst Waalwijk naar de volgende landelijk geldende richtlijnen, regels en wetgeving ten aanzien van maatvoering.

Artikel 15 Voorzien in de fietsparkeereis

De fietsparkeereis van ruimtelijke ontwikkeling dient in beginsel binnen het plangebied te worden gefaciliteerd. Een parkeerbalans maakt inzichtelijk hoe de fietsparkeereis wordt ingevuld.

Wanneer parkeren binnen het plangebied en afwentelen op bestaande openbare fietsparkeerplaatsen niet mogelijk is, dan bestaat nog de mogelijkheid dat extra fietsparkeerplaatsen toegevoegd worden aan het openbare gebied. We zien dit echter als een gunst, niet als een recht. Een en ander is alleen mogelijk in bijzondere situaties en met voldoende onderbouwing. De kosten van onderzoek en realisatie zijn voor de initiatiefnemer.

Toelichting overgangs- en slotbepalingen

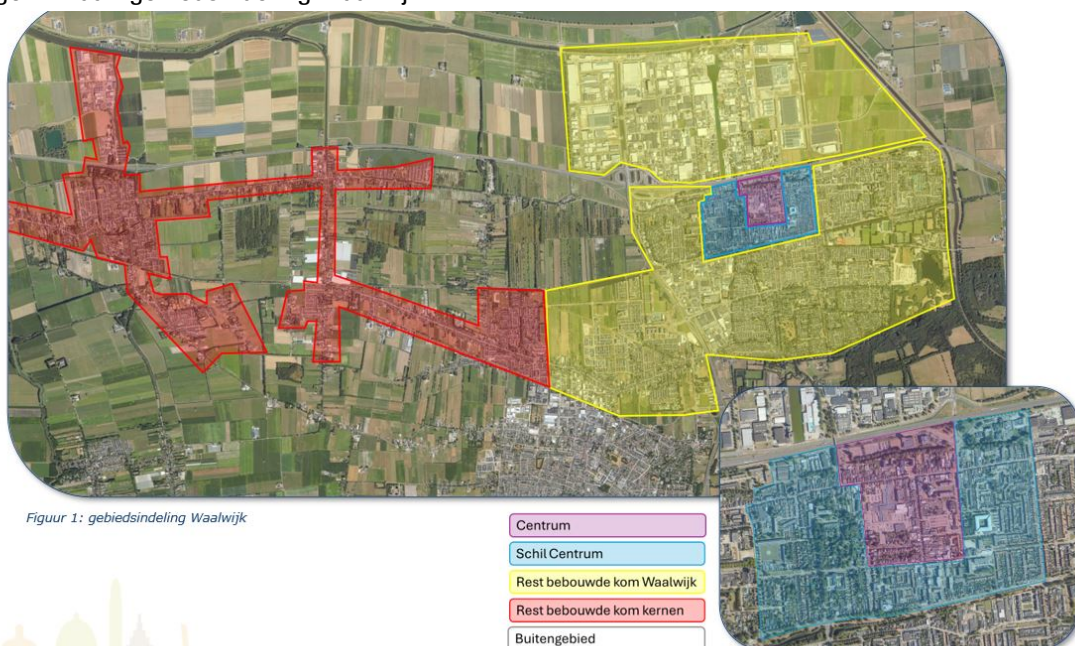
Artikel 16 Inwerkingtreding en Overgangsregeling

Ruimtelijke activiteiten kunnen een lange doorlooptijd hebben. Na de inwerkingtreding van de nieuwe beleidsregel parkeernormen Waalwijk 2025 is een overgangsregeling van belang om duidelijkheid en rechtszekerheid te bieden aan initiatiefnemers en belanghebbenden. De overgangsregeling kan daarom ook van toepassing zijn op ruimtelijke ontwikkelingen waarvoor vóór de inwerkingtreding van deze beleidsregels een aanvraag voor een omgevingsvergunning is ingediend.

Artikel 17 Citeertitel

De citeertitel geeft aan onder welke naam de beleidsregel bekend staat, het dient ertoe dat een verwijzing op een uniforme manier wordt gedaan.

Bijlage 2: Kaart gebiedsindeling Waalwijk



Bijlage 3: Autoparkeernormen

Autoparkeernormen Waalwijk

Op basis van de parkeerkencijfers van het CROW (publicatie 744, 2024) rekening houdend met de stedelijkheidsgraad per gebiedsprofiel ontstaan voor de gemeente Waalwijk parkeernormen. Waalwijk hanteert daarbij het gemiddelde van de bandbreedte met uitzondering van het centrumgebied en de schil van het centrum. In grote delen van deze gebieden geldt gereguleerd parkeren, waardoor de ondergrens van de bandbreedte gehanteerd wordt.

Waalwijk onderscheidt voor de gebiedsprofielen (zie Bijlage 2) de volgende gradaties in stedelijkheid, op basis van omgevingsadressendichtheid (bron: CBS):

1. Stedelijkheidsgraad matig stedelijk: geldt voor het centrum van Waalwijk, de schil van het centrum (direct aan het centrum grenzende wijken) en voor de rest bebouwde kom Waalwijk (overige woonwijken van de kern Waalwijk), Landgoed Driessen en het oostelijk deel van Sprang-Capelle. Het oostelijk deel van Sprang-Capelle is regionaal opgenomen als stedelijk gebied.
2. Stedelijkheidsgraad weinig stedelijk: geldt voor de rest bebouwde kom kernen, zijnde de kern Waspik en het westelijk deel van Sprang-Capelle.
3. Stedelijkheidsgraad niet stedelijk: geldt voor het buitengebied, oftewel het landelijk gebied buiten de bebouwde kom.

Deze bijlage bevat de tabellen met de parkeerkencijfers en de kencijfers verkeersgeneratie, geclusterd onder een hoofdgroep van voorzieningen. Daarbij is onderscheid gemaakt naar stedelijkheidsgraad en naar de ligging in de stedelijke zone. In de tabel met de parkeerkencijfers staat een percentage voor het gewenste aantal oplaadpunten voor elektrische voertuigen.

Hoofdgroepen

Achtereenvolgens komen in deze bijlage aan bod:

- wonen
- werken
- winkelen en boodschappen
- sport, cultuur en ontspanning
- horeca en (verblijfs)recreatie
- gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen
- onderwijs

Bezoekers

De parkeernormen voor wonen zijn exclusief het aandeel voor bezoekers. Het aantal benodigde parkeerplaatsen voor bezoekers bij woningen is in een aparte tabel (zie Tabel 1) weergegeven. Het 'aandeel bezoekers' staat voor het aantal parkeerplaatsen, dat openbaar toegankelijk is voor bezoekers die hun auto willen parkeren. Het bezoekersaandeel blijkt in de praktijk voor verschillende locaties te verschillen. Des te stedelijker en meer richting het centrum, des te minder groot de autoafhankelijkheid van de bezoeker.

Centrum	Schil Centrum	Rest bebouwde kom Waalwijk	Rest bebouwde kom kernen	Buitengebied
0,1	0,1	0,15	0,2	0,3

Tabel 1: Aandeel bezoekers bij woningen per gebiedsprofiel

Het benodigde aantal parkeerplaatsen voor bezoekers moet worden opgeteld bij het benodigde aantal parkeerplaatsen op basis van de parkeernormen voor bewoners om de totale auto parkeervraag van een woongebied vast te stellen.

Voor de overige functies (werken, winkelen en boodschappen etc.) geldt dat het aandeel bezoekers onderdeel is van de parkeernorm.

Laadpalen

Het 'aandeel laadpunten' staat voor het percentage laadpunten waarmee in de parkeernorm rekening is gehouden. De weergegeven parkeernorm is dus inclusief het aantal openbare laadpunten. Dit betreft echter een advies en geen verplichting voor de initiatiefnemer. De initiatiefnemer is immers al verplicht om de minimale eis aan laadpunten te realiseren vanuit het Besluit bouwwerken leefomgeving (BBL).

Brutovloeroppervlak

Voor diverse functies wordt brutovloeroppervlakte (bvo) gehanteerd. Dit geldt ook voor een aantal woonfuncties. Gebruik de NEN 2580 (of nieuwe versie). 'Oppervlakten en inhouden van gebouwen - Termen, definities en bepalingsmethoden' voor het bepalen van brutovloeroppervlakte. In deze normen is uitgegaan van reguliere situaties met een standaardverhouding.

Toelichting tabellen

Bij 'opmerkingen' staat overige relevante informatie. In sommige gevallen komen functies/voorzieningen op een bepaalde plek niet of nauwelijks voor. Denk aan een manege in een centrumgebied, of een supermarkt in het buitengebied. In die gevallen staat er geen parkeernorm, maar 'n.v.t.'. Bij bepaalde functies is sprake van globalere parkeernormen. Dit staat dan bij 'opmerking' vermeld. Neem bij het toepassen van deze cijfers een forse marge in acht.

Hoofdgroep wonen

Functie	Eenheid	Centrum	Centrum Schil	Rest bebouwde kom Waalwijk	Rest bebouwde kom kernen	Buitengebied	Aandeel oplaadpunten
Koop, huis vrijstaand	Per woning	1,1	1,2	1,9	2,0	2,1	8 - 13% per woning
Koop, huis twee-onder-een-kap	Per woning	1,0	1,1	1,8	1,9	1,9	8 - 13% per woning
Koop, huis tussen/hoek	Per woning	0,8	1,0	1,7	1,8	1,8	5 - 8% per woning
Koop, appartement, > 100 m2 bvo	Per woning	0,9	1,0	1,7	1,8	1,8	5 - 13% per woning
Koop, appartement, 75-100 m2 bvo	Per woning	0,7	0,8	1,3	1,4	1,4	5 - 8% per woning
Koop, appartement, < 75 m2 bvo	Per woning	0,6	0,7	1,3	1,3	1,3	1 - 3% per woning
Huur, huis, vrije sector	Per woning	0,6	0,8	1,3	1,4	1,4	5 - 8% per woning
Huur, huis, sociale huur ²	Per woning	0,4	0,5	1,1	1,1	1,1	1 - 3% per woning
Huur, appartement, vrije sector, > 100 m2 bvo	Per woning	0,6	0,8	1,3	1,4	1,3	8 - 13% per woning
Huur, appartement, vrije sector, 75-100 m2 bvo	Per woning	0,3	0,4	1,0	1,0	1,0	5 - 8% per woning
Huur, appartement, vrije sector, < 75 m2 bvo	Per woning	0,2	0,3	0,9	0,9	0,9	5 - 8% per woning
Huur, appartement, sociale huur, > 100 m2 bvo ²	Per woning	0,3	0,4	1,0	1,0	1,0	1 - 3% per woning
Huur, appartement, sociale huur, 75-100 m2 bvo	Per woning	0,2	0,3	0,9	0,9	0,9	1 - 3% per woning

Functie	Eenheid	Centrum	Centrum Schil	Rest bebouwde kom Waalwijk	Rest bebouwde kom kernen	Buitengebied	Aandeel oplaadpunten
Huur, appartement, sociale huur, < 75 m2 bvo	Per woning	0,2	0,2	0,8	0,8	0,8	1 - 3% per woning
Huur, appartement, sociale huur of vrije sector, < 30 m2 bvo ²	Per woning	0,2	0,4	0,5	0,5	0,5	1 - 3% per woning
Kamerverhuur, studenten, niet-zelfstandig ¹	Per kamer	0	0,1	0,15	0,25	0,4	1 - 3% per kamer
Arbeidsmigrantenhuisvesting ¹³	Per arbeidsmigrant	0,5	0,5	0,5	0,6	0,6	1 - 3% per arbeidsmigrant
Aanleunwoning, serviceflat (zelfstandige woning met beperkte zorgvoorzieningen)	Per woning	0,5	0,6	0,8	0,9	0,9	1 - 3% per woning
Kleine eenpersoonswoning (tiny house, meestal grondgebonden)	Per woning	0,2	0,3	0,4	0,4	0,4	1 - 3% per woning

Opmerkingen:

Let op: de gehele tabel is exclusief bezoekersparkeren.

Let op: Voor een beroep- of bedrijf aan huis geldt in geval er geen personeel in dienst is, de parkeernorm voor de woning. Bij kleinschalige ontwikkelingen in een woning, waarbij een beroep- of bedrijf aan huis wordt gevestigd, geldt derhalve voor het beroep- of bedrijf aan huis een parkeernorm van 0 pp/100 m2 bvo. Indien er meerdere aanvragen om een omgevingsvergunning voor hetzelfde plangebied binnenkomen, dan geldt deze parkeernorm van 0 pp/100 m2 bvo slechts eenmaal.

1. Specifiek voor de functie 'kamerverhuur, studenten, niet-zelfstandig' en 'arbeidsmigranten' geldt dat de bezoekersnorm per woning is.
2. De parkeernorm voor 'sociale huur' kan alleen gebruikt worden voor woningen die vallen onder de definitie zoals beschreven in de wet Versterking regie Volkshuisvesting.
3. Deze parkeernorm geldt voor alle gevallen van arbeidsmigrantenhuisvesting, dus ook voor kamerverhuur. In Waalwijk geldt een maximaal van 5 arbeidsmigranten per woning. Deze parkeernorm komt niet uit de CROW parkeerkencijfers 2024. Het betreft een maatwerkparkeernorm voor Waalwijk, gebaseerd op vergelijkbare gemeenten (Bunschoten, Venray, Aalsmeer, Bergen op Zoom en Dronten).

Tabel 2: Parkeernormen hoofdgroep wonen

Hoofdgroep werken

Functie	Eenheid	Centrum	Centrum Schil	Rest be- bouwde kom Waal- wijk	Rest be- bouwde kom kernen	Buitenge- bied	Aandeel op- laadpunten	Aandeel be- zoekers
Kantoor (zonder balie- functie)	Per 100 m2 bvo	1,3	1,7	2,1	2,6	2,6	8,6 – 13%	5%
Commerciële dienstver- lening (kantoor met ba- liefunctie)	Per 100 m2 bvo	1,8	2,1	2,9	3,5	3,6	8,6 – 13%	20%
Bedrijf arbeidsinten- sief/bezoekers- extensief (industrie, la- boratorium, werk- plaats) ¹	Per 100 m2 bvo	1,3	1,7	2,4	2,4	2,4	8,6 – 13%	5%
Bedrijf arbeidsexten- sief/bezoekers-extensief (loods, opslag, transport- bedrijf) ¹	Per 100 m2 bvo	0,4	0,6	1,1	1,1	1,1	8,6 – 13%	5%
Bedrijfsverzamelge- bouw ²	Per 100 m2 bvo	1	1,3	1,9	2,0	2,0	8,6 – 13%	
Opslagruimte (particu- lier) ³	Per vestiging	n.v.t.	n.v.t.	10,0	10,0	10,0	0%	

Opmerkingen:

1. De parkeernormen voor 'Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)' en 'Bedrijf arbeids-
extensief/bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)' zijn exclusief vrachtwagenparkeren
2. Voor de functie 'Bedrijfsverzamelgebouw' wordt uitgegaan van een gelijkwaardige mix van kantoren (zonder baliefunctie),
arbeidsextensieve en arbeidsintensieve bedrijven
3. Voor de functie 'Opslagruimte (particulier)' geldt dat de benodigde hoeveelheid parkeerplaatsen onafhankelijk is van de omvang
van het gebouw

Tabel 3: Parkeernormen hoofdgroep werken

Hoofdgroep winkelen en boodschappen

Functie	Eenheid	Centrum	Centrum Schil	Rest be- bouwde kom Waal- wijk	Rest be- bouwde kom ker- nen	Buitenge- bied	Aandeel op- laadpunten	Aandeel be- zoekers
Buurtsupermarkt	per 100 m2 bvo	0,9	1,7	3,5	4,1	n.v.t.	0 – 13%	89%
Fullservice-supermarkt	per 100 m2 bvo	2,1	3,1	5,2	5,9	n.v.t.	0 – 13%	93%
Grote supermarkt (XL)	per 100 m2 bvo	5	5,9	7,7	8,6	n.v.t.	0 – 13%	84%
Groothandel specialist	per 100 m2 bvo	n.v.t.	4,9	5,9	6,8	n.v.t.	0 – 13%	80%
Groothandel algemeen	per 100 m2 bvo	n.v.t.	5,4	6,4	7,1	n.v.t.	0 – 13%	80%
Binnenstad of hoofdwin- kel(stads)centrum Waalwijk	per 100 m2 bvo	3	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0 – 13%	88%
Buurtwinkelcentrum en dorps(winkel)centrum (Sprang-Capelle en Waspik)	per 100 m2 bvo	n.v.t.	2,1	3,7	4,0	n.v.t.	0 – 13%	72%
Wijkwinkelcentrum (klein)	per 100 m2 bvo	n.v.t.	2,7	4,5	4,9	n.v.t.	0 – 13%	76%
Functie	Eenheid	Centrum	Centrum Schil	Rest be- bouwde kom Waal- wijk	Rest be- bouwde kom ker- nen	Buitenge- bied	Aandeel op- laadpunten	Aandeel be- zoekers
Wijkwinkelcentrum (ge- middeld)	per 100 m2 bvo	n.v.t.	3,4	5,1	5,5	n.v.t.	0 – 13%	79%
Wijkwinkelcentrum (groot)	per 100 m2 bvo	n.v.t.	3,8	5,7	6,1	n.v.t.	0 – 13%	81%
Stadsdeelcentrum	per 100 m2 bvo	n.v.t.	4,2	6,3	6,8	n.v.t.	0 – 13%	85%
Weekmarkt / klein wijk-, buurt- en dorpscentrum ¹	per 100 m2 bvo	0,15	0,15	0,2	0,2	n.v.t.	0 – 13%	85%
Kringloopwinkel	per 100 m2 bvo	n.v.t.	1,0	1,9	2,0	2,3	0 – 13%	89%
Bruin- en witgoedzaken	per 100 m2 bvo	3,2	5,1	7,9	8,2	9,3	0 – 13%	92%
Woonwarenhuis/woonwin- kel	per 100 m2 bvo	1,0	1,4	1,9	2,0	2,0	0 – 13%	91%
Woonwarenhuis (zeer groot) ²	per 100 m2 bvo	n.v.t.	n.v.t.	5,1	5,2	5,2	8,6 – 13%	95%
Meubelboulevard/ woonboulevard	per 100 m2 bvo	n.v.t.	1,8	2,4	2,6	n.v.t.	2,5 - 3%	93%

Functie	Eenheid	Centrum	Centrum Schil	Rest be- bouwde kom Waal- wijk	Rest be- bouwde kom kernen	Buitenge- bied	Aandeel op- laadpunten	Aandeel be- zoekers
Winkelboulevard	per 100 m2 bvo	n.v.t.	3,5	4,2	4,5	n.v.t.	8,6 – 13%	94%
Outletcentrum	per 100 m2 bvo	n.v.t.	8,2	10,1	10,4	10,4	8,6 – 13%	94%
Bouwmarkt	per 100 m2 bvo	n.v.t.	1,6	2,4	2,5	2,5	0 – 13%	87%
Tuincentrum (in- clusief buitenruimte)	per 100 m2 bvo	n.v.t.	2,0	2,6	2,7	2,9	0 – 13%	89%
Groencentrum (in- clusief buitenruim- te)	per 100 m2 bvo	n.v.t.	2,0	2,6	2,7	3,1	0 – 13%	89%

Opmerkingen:

1. Van de functie 'weekmarkt / klein wijk-, buurt- en dorpscentrum' kunnen alleen globale parkeernormen gegeven worden. Neem bij het toepassen van deze cijfers een forse marge in acht. 1 m1 kraam = 6 m2 bvo (indien geen parkeren achter kraam dan + 1,0 pp per standhouder).
2. Parkeernorm voor de functie 'woonwarenhuis (zeer groot)' is gebaseerd op vestigingen van circa 25.000 m2 bvo.

Tabel 4: Parkeernormen hoofdgroep winkelen en boodschappen

Hoofdgroep sport, cultuur en ontspanning

Functie	Eenheid	Centrum	Centrum Schil	Rest be- bouwde kom Waal- wijk	Rest be- bouwde kom ker- nen	Buitenge- bied	Aandeel oplaad- punten	Aandeel be- zoekers
Bibliotheek	per 100 m2 bvo	0,2	0,5	1,2	1,2	1,4	0 - 13%	97%
Museum ¹	per 100 m2 bvo	0,5	0,7	1,1	1,1	n.v.t.	8,6 - 13%	95%
Bioscoop ²	per 100 m2 bvo	2,2	7,0	11,2	11,2	13,7	8,6 - 13%	94%
Filmtheater/film- huis ³	per 100 m2 bvo	1,6	4,3	7,9	7,9	9,9	8,6 - 13%	97%
Theater/schouw- burg ⁴	per 100 m2 bvo	5,9	6,5	9,8	9,8	12,0	8,6 - 13%	87%
Musicaltheater ⁵	per 100 m2 bvo	2,4	2,9	4,0	4,0	5,1	8,6 - 13%	86%
Casino	per 100 m2 bvo	5,2	5,6	6,5	6,5	8,0	8,6 - 13%	86%
Bowlingcentrum	per bowlingbaan	1,1	1,8	2,8	2,8	2,8	8,6 - 13%	89%
Biljart-/snookercen- trum	per tafel	0,6	0,9	1,4	1,4	1,8	8,6 - 13%	87%
Dansstudio	per 100 m2 bvo	1,1	3,4	5,5	5,5	7,4	8,6 - 13%	93%

Functie	Eenheid	Centrum	Centrum Schil	Rest be- bouwde kom Waal- wijk	Rest be- bouwde kom ker- nen	Buitenge- bied	Aandeel oplaad- punten	Aandeel be- zoekers
Fitnessstudio/sport- school	per 100 m2 bvo	0,9	2,9	4,8	4,8	6,5	0 - 13%	87%
Fitnesscentrum	per 100 m2 bvo	1,2	4,0	6,3	6,3	7,4	0 - 13%	90%
Wellnesscentrum (thermen, kuurcen- trum, beautycentrum)	per 100 m2 bvo	n.v.t.	n.v.t.	9,3	9,3	10,3	8,6 - 13%	99%
Sauna, hammam	per 100 m2 bvo	2	4,1	6,7	6,7	7,3	8,6 - 13%	99%
Sporthal ⁶	per 100 m2 bvo	1,3	1,9	2,9	2,9	3,5	8,6 - 13%	96%
Sportzaal ⁶	per 100 m2 bvo	0,9	1,7	2,8	2,9	3,6	0 - 13%	94%
Tennishal	per 100 m2 bvo	0,2	0,3	0,5	0,5	0,5	0 - 13%	87%
Padelhal ⁷	per 100 m2 bvo	0,2	0,3	0,7	0,7	0,7	0 - 13%	87%
Squashhal	per 100 m2 bvo	1,5	2,3	2,7	2,7	3,2	0 - 13%	84%
Zwembad overdekt ⁸	per 100m2 bassin	n.v.t.	9,7	11,5	11,5	13,3	0 - 13%	97%

Functie	Eenheid	Centrum	Centrum Schil	Rest be- bouwde kom Waal- wijk	Rest be- bouwde kom ker- nen	Buitenge- bied	Aandeel op- laadpunten	Aandeel be- zoekers
Zwembad openlucht ⁸	per 100m2 bassin	n.v.t.	9,1	12,9	12,9	15,8	8,6 - 13%	99%
Zwemparadijs ⁹	per 100m2 bassin	n.v.t.	n.v.t.	4,0	4,0	4,0	8,6 - 13%	99%
Sportveld ¹⁰	per hectare netto terrein	13,0	13,0	20,0	20,0	20,0	8,6 - 13%	95%

Stadion ⁷	per zitplaats	0,04	0,04	0,1	0,1	n.v.t.	8,6 - 13%	95%
Kunstijsbaan (kleiner dan 400 meter)	per 100 m2 bvo	1,0	1,3	1,9	1,9	2,1	0 - 13%	98%
Kunstijsbaan (400 meter)	per 100 m2 bvo	n.v.t.	2,0	2,6	2,6	2,7	8,6 -13%	98%
Ski- snowboardhal ⁷	per 100m2 sneeuw (exclusief oefenpistes)	n.v.t.	n.v.t.	2,6	2,6	n.v.t.	8,6 -13%	98%
Jachthaven ⁷	per ligplaats	n.v.t.	0,5	0,6	0,6	0,6	8,6 -13%	
Golfoefencentrum (pitch en putt) ¹¹	per centrum	n.v.t.	n.v.t.	51,1	51,1	56,2	8,6 -13%	93%
Golfbaan (18 holes) ¹²	per 18 holes, 60 ha	n.v.t.	n.v.t.	96,0	96,0	118,3	8,6 -13%	98%

Functie	Eenheid	Centrum	Centrum Schil	Rest bebouwde kom Waalwijk	Rest bebouwde kom kernen	Buitengebied	Aandeel oplaadpunten	Aandeel bezoekers
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), gemiddeld en kleiner	per 100m2 bvo	0,6	1,4	4,7	4,7	5,1	8,6 -13%	97%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), groot	per 100m2 bvo	1,2	2,1	5,6	5,6	6,1	8,6 -13%	98%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), zeer groot	per 100m2 bvo	2,4	3,4	5,8	5,9	6,4	8,6 -13%	98%
Kinderboerderij (stadsboerderij)	per gemiddelde boerderij	0,6	1,4	4,7	4,7	5,1	0 -13%	97%
Manege (paardenhouderij) ⁷	per box	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,4	0 -13%	90%
Dierenpark ⁷	per hectare netto terrein	4,0	4,0	8,0	8,0	8,0	8,6 -13%	99%
Attractie- en pretpark ⁷	per hectare netto terrein	n.v.t.	n.v.t.	8,0	8,0	8,0	8,6 -13%	99%
Volkstuin	per 10 tuinen	n.v.t.	1,1	1,4	1,4	1,5	8,6 -13%	100%

Functie	Eenheid	Centrum	Centrum Schil	Rest bebouwde kom Waalwijk	Rest bebouwde kom kernen	Buitengebied	Aandeel oplaadpunten	Aandeel bezoekers
Plantentuin (botanische tuin) ⁷	per gemiddelde tuin	n.v.t.	5,0	10,5	10,5	13,5	8,6 -13%	99%

Opmerkingen:

1) Van deze functie kunnen alleen globale parkeernormen gegeven worden. Door een beperkte hoeveelheid data en veel variatie kan de daadwerkelijke vraag duidelijk hoger of duidelijk lager uitvallen en dus is maatwerk aangeraden.

2) 1 zitplaats voor de functie 'Bioscoop' is circa 3 m2 bvo. Bij bioscopen moet voor parkeren rekening worden gehouden met een eventuele overlap tussen twee voorstellingen (+ 40%). De parkeernormen betreffen de drukste voorstelling op de drukste dag van de drukste maand.

3) 1 zitplaats voor de functie 'Filmtheater/filmhuis is circa 3 m2 bvo. Houd bij filmhuizen voor parkeren rekening worden gehouden met een eventuele overlap tussen twee voorstellingen (+20%). De parkeernormen betreffen de drukste voorstelling op de drukste dag van de drukste maand.

4) 100 zitplaatsen voor de functie 'Theater/schouwburg' is 300 m2 bvo

5) 100 zitplaatsen voor de functie 'Musicaltheater' is 840 m2 bvo

6) Let op: bij grotere aantallen bezoekers zijn de parkeernormen voor deze functies (sporthal en sportzaal) te laag

7) Van deze functies (padelhal, stadion, ski- en snowboardhal, manege, dierenpark, attractie- en pretpark en plantentuin) kunnen alleen globale parkeernormen gegeven worden. Door een beperkte aanwezigheid van data en veel variatie kan de daadwerkelijke vraag sterk variëren en raden we maatwerk aan.

8) Parkeernorm combinatie zwembad overdekt en openlucht: bereken via verhouding bassin overdekt en openlucht aan de hand van kencijfers overdekt per 100 m2 bassin en kencijfers openlucht per 100 m2 bassin

9) Door een beperkte aanwezigheid van data en veel variatie kan de daadwerkelijke vraag van de functie Zwembadparadijs sterk variëren en raden we maatwerk aan. Een zwemparadijs is vaak onderdeel van een andere voorziening, zoals een vakantiepark.

10) Van deze functie (Sportveld) kunnen alleen globale parkeernormen gegeven worden. Door een beperkte aanwezigheid van data en veel variatie kan de daadwerkelijke vraag sterk variëren en raden we maatwerk aan. Parkeernormen zijn exclusief kantine, kleedruimte, oefenveldje en toiletten.

11) Uitgaande van een omvang van circa 6 ha voor de functie 'Golfoefencentrum'.

12) Een 18-holes golfbaan is gemiddeld 60 - 70 ha groot.

Tabel 5: Parkeernormen hoofdgroep sport, cultuur en ontspanning

Hoofdgroep horeca en (verblijfs)recreatie

Functie	Eenheid	Centrum	Centrum Schil	Rest bebouwde kom Waalwijk	Rest bebouwde kom kernen	Buitengebied	Aandeel oplaadpunten	Aandeel bezoekers
---------	---------	---------	---------------	----------------------------	--------------------------	--------------	----------------------	-------------------

Camping (kampeer-terrein) ¹	per standplaats	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1,2	8,6 -13%	90%
Bungalowpark (huisjescomplex)	per bungalow	n.v.t.	n.v.t.	1,7	1,7	2,1	8,6 -13%	91%
1* Hotel	per 10 kamers	0,3	0,7	2,4	2,5	4,5	8,6 -13%	77%
2* Hotel	per 10 kamers	1,1	2,0	4,1	4,3	6,3	8,6 -13%	80%
3* Hotel	per 10 kamers	1,6	2,8	5,0	5,2	6,8	8,6 -13%	77%
4* Hotel	per 10 kamers	2,9	4,6	7,2	7,5	9,0	8,6 -13%	73%
5* Hotel	per 10 kamers	4,5	7,1	10,6	11,0	12,6	8,6 -13%	65%
Café/bar/cafetaria ²	per 100 m2 bvo	4,0	4,0	6,0	7,0	n.v.t.	0 - 13%	90%
Restaurant ²	per 100 m2 bvo	4,0	4,0	6,0	7,0	8,0	0 - 13%	80%
Discotheek	per 100 m2 bvo	4,9	11,9	20,8	20,9	20,8	0 - 13%	99%

Functie	Eenheid	Centrum	Centrum Schil	Rest bebouwde kom Waalwijk	Rest bebouwde kom kernen	Buitengebied	Aandeel op-laadpunten	Aandeel bezoekers
Evenementen-hal/beursgebouw/congresgebouw ²	per 100 m2 bvo	4,0	5,0	8,5	8,5	n.v.t.	8,6 -13%	99%

Opmerkingen:

1. Parkeernorm camping is exclusief 10% voor gasten van bezoekers
2. Door een beperkte aanwezigheid van data en veel variatie voor deze functies (café/bar/cafetaria, restaurant en evenementen-hal/beursgebouw/congresgebouw) kan de daadwerkelijke vraag sterk variëren en raden we maatwerk aan.

Tabel 6: Parkeernormen hoofdgroep horeca en (verblijfs)recreatie

Hoofdgroep gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen

Functie	Eenheid	Centrum	Centrum Schil	Rest bebouwde kom Waalwijk	Rest bebouwde kom kernen	Buitengebied	Aandeel op-laadpunten	Aandeel bezoekers
Huisartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1,8	2,2	3,0	3,3	3,3	0 - 13%	57%
Apotheek	per apotheek	2	2,5	3,2	3,4	n.v.t.	0 - 13%	95%
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1	1,2	1,8	2,0	2,0	0 - 13%	57%
Consultatiebureau	per behandelkamer	1,1	1,3	1,9	2,1	2,2	0 - 13%	50%
Consultatiebureau voor ouderen	per behandelkamer	1,2	1,5	1,9	2,0	2,2	0 - 13%	38%
Tandartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1,3	1,7	2,4	2,6	2,7	0 - 13%	47%
Gezondheidscentrum ¹	per behandelkamer	1,3	1,6	2,2	2,5	2,5	0 - 13%	55%
Ziekenhuis ²	per 100 m2 bvo	1,3	1,5	1,7	1,9	2,0	8,6 -13%	29%
Crematorium	per (deels) gelijktijdige plechtigheid	n.v.t.	n.v.t.	30,1	30,1	30,1	8,6 -13%	99%

Functie	Eenheid	Centrum	Centrum Schil	Rest bebouwde kom Waalwijk	Rest bebouwde kom kernen	Buitengebied	Aandeel op-laadpunten	Aandeel bezoekers
Begraafplaats	per (deels) gelijktijdige plechtigheid	n.v.t.	n.v.t.	31,6	31,6	31,6	8,6 -13%	97%
Penitentiare inrichting	per 10 cellen	1,4	1,9	3,3	3,3	3,7	8,6 -13%	37%
Religiegebouw ³	per zitplaats	0,1	0,1	0,2	0,2	n.v.t.	0 - 13%	
Verpleeg- en verzorgingshuis ⁴	per wooneenheid	0,5	0,5	0,6	0,6	n.v.t.	8,6 -13%	60%

Opmerkingen:

1. De parkeernorm voor 'Gezondheidscentrum' is exclusief parkeren voor een apotheek, indien aanwezig.
2. Let op: de weergegeven kengetallen gelden voor een gemiddeld ziekenhuis. Een gedetailleerde parkeerberekening is mogelijk door gebruik te maken van de volgende parkeerkengetallen:

- bezoekers van klinische patiënten: 0,5 p.p. per bed bij beperkt aantal bezoeken per dag, 0,25 p.p. per bed bij gespreide bezoektijden
- dagverplegings- respectievelijk deeltijdbehandelingspatiënten: 0,5 p.p. per bed respectievelijk plaats
- medewerkers: 0,25 p.p. per formatieplaats (voor elke ambulante behandelaar 1 parkeerplaats)
- 3. Door een beperkte aanwezigheid van data en veel variatie kan de daadwerkelijke vraag bij de functie 'Religiegebouw' sterk variëren en raden we maatwerk aan. NB Gebouwen met een sterke regionale functie hebben vaak beduidend meer capaciteit nodig dan gebouwen met een zeer lokale functie.
- 4. Door een beperkte aanwezigheid van data en veel variatie kan de daadwerkelijke vraag van de functie 'verpleeg en verzorgingstehuis' sterk variëren en raden we maatwerk aan. Parkeernorm is inclusief parkeren voor personeel.

Tabel 7: Parkeernormen hoofdgroep horeca en (verblijfs)recreatie

Hoofdgroep onderwijs

Functie	Eenheid	Centrum	Centrum Schil	Rest bebouwde kom Waalwijk	Rest bebouwde kom kernen	Buitengebied	Aandeel op-laadpunten	Aandeel bezoekers
Kinderdagverblijf (crèche) ¹	per 100 m2 bvo	0,9	1,1	1,4	1,4	1,5	8,6 -13%	0%
Basisonderwijs ¹	per leslokaal	0,5	0,5	0,8	0,8	0,8	8,6 -13%	48%
Middelbare school ²	per 100 leerlingen	2,7	3,5	4,9	4,9	4,9	8,6 -13%	11%
ROC ²	per 100 leerlingen	3,7	4,4	5,8	5,8	5,9	8,6 -13%	7%
Hogeschool ³	per 100 studenten	7,3	8,0	10,7	10,7	10,9	8,6 -13%	72%
Universiteit ³	per 100 studenten	11,2	13,2	16,5	16,5	16,8	8,6 -13%	48%
Avondonderwijs of vrijetijdsonderwijs ³	per 10 studenten	3,5	4,6	6,8	6,8	10,5	8,6 -13%	95%

Opmerkingen:

1. Exclusief kiss & ride. Voor het bepalen van de parkeerbehoefte ten behoeve van halen en brengen van scholen, zie bijlage 12.
2. Bezoekers zijn leerlingen
3. Bezoekers zijn studenten

Tabel 8: Parkeernormen hoofdgroep horeca en (verblijfs)recreatie

Bijlage 4 Aanwezigheidspercentages

Functie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werk- dag nacht	koop avond ¹	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Woningen bewoners	60%	60%	90%	100%	80%	70%	70%	75%	80%	75%
Woningen bezoekers	40%	50%	75%	0%	70%	60%	100%	100%	100%	90%
Kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	0%	5%	60%	0%	0%	0%	0%
Commerciële dienstver- lening (hg werken, kan- toor met baliefunctie)	100%	100%	5%	0%	75%	100%	5%	0% ²	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	60%	60%	100%	0% ³	60%
Grootschalige detailhan- del	30%	60%	70%	0%	80%	60%	70%	100%	0% ³	0% ⁴
Supermarkt	50%	60%	40%	0%	80%	80%	80%	100%	40%	60%
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	100%	40%	100%	100%	100%	75%
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	50%	25%	50%	100%	25%	100%
Dagrecreatie ⁶	40%	70%	0%	0%	0%	80%	0%	100%	0%	100%
Verblijfsrecreatie ⁶	30%	40%	80%	80%	80%	60%	90%	70%	100%	60%
Bioscoop/theater/podi- um/enzovoort	5%	40%	50%	0%	50%	40%	100%	40%	100%	40%
Sociaal medisch: arts/therapeut/consulta- tiebureau	100%	100%	10%	0%	10%	75%	0%	0%	0%	0%
Verpleeghuis/verzor- gingstehuis	100%	100%	50%	25%	50%	100%	50%	100%	100%	100%
Ziekenhuis: patiënten inclusief bezoekers	100%	100%	40%	5%	40%	100%	40%	40%	40%	40%
Ziekenhuis medewerkers	100%	100%	40%	10%	40%	100%	40%	20%	20%	20%

Functie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond ¹	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Restaurant ⁵	30%	40%	80%	0%	80%	60%	90%	70%	100%	40%
Dagonder- wijs	100%	100%	0%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%
Avondonder- wijs	0%	0%	100%	0%	100%	0	100%	0%	0%	0%

Opmerkingen:

1) Indien sprake van een traditionele koop-
avond

2) Indien op zaterdag open: 100%

3) Indien 's avonds open: 70%

4) Indien koopzondag: 100%

5) Hier is sprake van richtgetallen. Maatwerk is bij de verschillende typen restaurants
noodzakelijk

6) De aanwezigheidspercentages zijn maatwerk vanuit Waalwijk, specifiek voor deze
functies, zie tabel 10.

Tabel 9: Aanwezigheidspercentages ten behoeve van dubbelgebruik

Toelichting op de functies

Functie	Van toepassing op de volgende functies bij Bijlage 3 Autoparkeernormen en Bijlage 10 Fietspar- keurnormen:
Woningen bewoners	alle woonfuncties uit hoofdgroep Wonen
Woningen bezoekers	alle woonfuncties uit hoofdgroep Wonen
Kantoor/bedrijven	alle functies uit de hoofdgroep Werken, m.u.v. commerciële dienstverlening (kantoor met balie- functie)
Commerciële dienstverlening	de functie commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie) uit de hoofdgroep Werken
Detailhandel	de functies Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum, Stadsdeel-, wijk-, buurt- en dorps(win- kel)centrum, Weekmarkt, Kringloopwinkel, Bruin- en witgoedzaken, Woonwarenhuis/woonwinkel (overig), Bouwmarkt en Groencentrum (inclusief buitenruimte) uit de hoofdgroep winkelen en boodschappen en de functie Bibliotheek uit de hoofdgroep sport, cultuur en ontspanning.
Grootschalige detailhandel	de functies Groothandel specialist (bijvoorbeeld levensmiddelen, bouwmaterialen of kantoorar- tikelen) en de Groothandel algemeen, Woonwarenhuis (zeer groot), Meubelboulevard, Winkel- boulevard, Outletcentrum en Tuincentrum (inclusief buitenruimte) uit de hoofdgroep winkelen en boodschappen
Supermarkt	de functies Buurtsupermarkt, Fullservice supermarkt en Grote supermarkt (XL) uit de hoofdgroep winkelen en boodschappen
Sportfuncties binnen	De functies Bowlingcentrum, Biljartcentrum/snookercentrum, Dansstudio, Fitnessstudio/sport- school Fitnesscentrum, Sporthal, Sportzaal, Tennishal, Padelhal, Squashhal, Zwembad (overdekt), Kunstijsbaan (overdekt), Wellnesscentrum, Sauna/hammam, Zwemparadijs, Stadion (overdekt) Ski- en snowboardhal uit de hoofdgroep sport, cultuur en ontspanning

Sportfuncties buiten	Zwembad (openlucht), Kunstijsbaan (openlucht), Golfoefencentrum (pitch & put), Manege (paardenhouderij), Golfbaan (18 holes), Sportveld, Stadion (openlucht), Jachthaven uit de hoofdgroep sport, cultuur en ontspanning
Recreatie diverse	de functies Attractie- en pretpark, Dierenpark, Indoorspeeltuin/kinderspeelhal, Museum, Kinderboerderij (stadsboerderij), Volkstuin, Plantentuin (botanische tuin) uit de hoofdgroep sport, cultuur en ontspanning
Verblijfsrecreatie	de functies Camping (kampeerterrein), Bungalowpark (huisjescomplex), Hotel 1, Hotel 2, Hotel 3, Hotel 4, Hotel 5
Bioscoop/theater/podium/enzovoort	de functies Bioscoop, Filmtheater/filmhuis, Theater/schouwburg, Musicaltheater, Casino uit de hoofdgroep sport, cultuur en ontspanning.
Sociaal medisch: arts/therapeut/consultatiebureau	de functies Huisartsenpraktijk (-centrum), Apotheek, Fysiotherapiepraktijk (-centrum), Consultatiebureau, Consultatiebureau voor ouderen, Tandartsenpraktijk en Gezondheidscentrum uit de hoofdgroep gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen
Functie	Van toepassing op de volgende functies bij Bijlage 3 Autoparkeernormen en Bijlage 10 Fietsparkeernormen:
Verpleeghuis/verzorgingstehuis	de functie Verpleeg- en verzorgingstehuis uit de hoofdgroep gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen
Ziekenhuis: patiënten inclusief bezoekers	de functie ziekenhuis uit de hoofdgroep gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen
Ziekenhuis medewerkers	de functie ziekenhuis uit de hoofdgroep gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen
Restaurant	de functies Restaurant, Café/bar/cafetaria, Discotheek, uit de hoofdgroep horeca en (verblijfs)recreatie
Dagonderwijs	de functies Kinderdagverblijf (crèche), Basisschool, Middelbare school, ROC, Hogeschool en Universiteit uit de hoofdgroep onderwijs
Avondonderwijs	de functie avondonderwijs of vrijetijdsonderwijs

Tabel 10: Toelichting functies van Tabel 9

Maatwerk

NB In bovenstaande tabel komen de functies Evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw, Crematorium, Begraafplaats, Penitentiare inrichting en Religiegebouw niet voor. Voor deze functies zijn geen aanwezigheidspercentages beschikbaar of vooraf te beredeneren. Hiervoor dient maatwerk toegepast te worden om te komen tot passende aanwezigheidspercentages.

Bijlage 5 Maximale acceptabele loopafstanden

De loopafstanden gelden voor zowel vaste gebruikers (bewoners en werknemers), als voor bezoekers.

Autoparkeren

Gebied	Wonen	Werken	Overige maatschappelijke functies	Overige commerciële functies
Centrum	250 meter	600 meter	300 meter	600 meter
Schil centrum	100 meter	400 meter	250 meter	400 meter
Rest bebouwde kom Waalwijk, rest bebouwde kom kernen en buitengebied	100 meter	400 meter	200 meter	400 meter

Tabel 11: Maximaal acceptabele loopafstanden autoparkeren

Fietsparkeren

Gebied	Wonen	Werken	Overige functies
Gemeente Waalwijk	50 meter	75 meter	75 meter

Tabel 12: Maximaal acceptabele loopafstanden fietsparkeren

Bijlage 6 Maatvoering parkeerplaatsen

AUTOPARKEREN

Om parkeervoorzieningen goed te kunnen gebruiken, moeten deze aan bepaalde maten te voldoen. Parkeervoorzieningen zijn in beginsel opgebouwd uit twee elementen:

- de parkeerplaats(en)
- de parkeerweg(en)

Parkeerplaats

In Tabel 13 staat onze voorkeursmaatvoering voor parkeerplaatsen voor personenauto's op of langs de weg of een parkeerterrein, gebaseerd op de voorkeursrichtlijnen uit het ASVV 2021.

Parkeervorm	Breedte	Lengte
Haaksparkeren of gestoken parkeren (60°, 45° of 30°)	2,5 meter	5,0 meter (variabele lengte bij gestoken parkeren, afhankelijk van parkeerhoek)
Langsparkeren	2,0 meter	6,0 meter

Tabel 13: Voorkeursafmeting breedte en lengte parkeerplaatsen voor personenauto's

We maken geen verschil tussen lang parkeren en kort parkeren, omdat parkeerplaatsen vaak gebruikt worden door beide doelgroepen. Uitgangspunt is een zodanige maatvoering dat te allen tijde parkeercomfort wordt geboden. Gehandicaptenparkeerplaatsen zijn bij voorkeur 3,5 meter breed of 3,0 meter als er een vrije uitstapstrook naast het parkeervak is. Dit geldt voor bij haaks- en langsparkeervakken.

Parkeerweg

De breedte van de parkeerweg moet zodanig zijn dat de parkeermanoeuvre in één keer kan worden uitgevoerd, dus zonder te steken. Naarmate de parkeerhoek kleiner is, is minder ruimte nodig. In sommige gevallen leiden andere eisen, bijvoorbeeld eisen van de brandweer, tot een grotere breedte van de parkeerweg. In Tabel 14 staat onze voorkeursbreedte van de parkeerweg bij gestoken en haaks parkeren, gebaseerd op het ASVV2021.

Parkeervorm	Breedte parkeerweg
Haaks parkeren	6,0 meter
Gestoken parkeren (60°)	4,5 meter
Gestoken parkeren (45°)	4,0 meter
Gestoken parkeren (30°)	3,5 meter

Tabel 14: Voorkeursbreedte van de parkeerweg bij haaks en gestoken parkeren voor personenauto's

De genoemde breedte van de parkeerweg geldt bij de minimale breedte van een parkeervak van 2,5 meter. Als een parkeervak breder wordt gemaakt, kan de parkeerweg smaller worden.

Parkeergarage

Voor afmetingen in parkeergarages en op parkeerterreinen verwijzen we naar de 'NEN 2443 (of diens opvolgers) voor parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in parkeergarages'. Voor parkeerplaatsen in stallingsgarages geldt in alle gevallen een minimale parkeervakbreedte van 2,50 meter (bij haaks parkeren).

FIETSPARKEREN

Fietsparkeervak

Fietsparkeervakken zijn afgebakende plaatsen voor fietsparkeren door markeringen op het wegdek. Deze passen we toe bij:

- kort parkeren
- als tijdelijk parkeervak op piekmomenten (pop-upstalling)
- fietsparkeren op straat: voor alle modellen fietsen
- fietsenstalling (in pandig of buiten): voor buitenmodelfietsen en bromfietsen/scooters

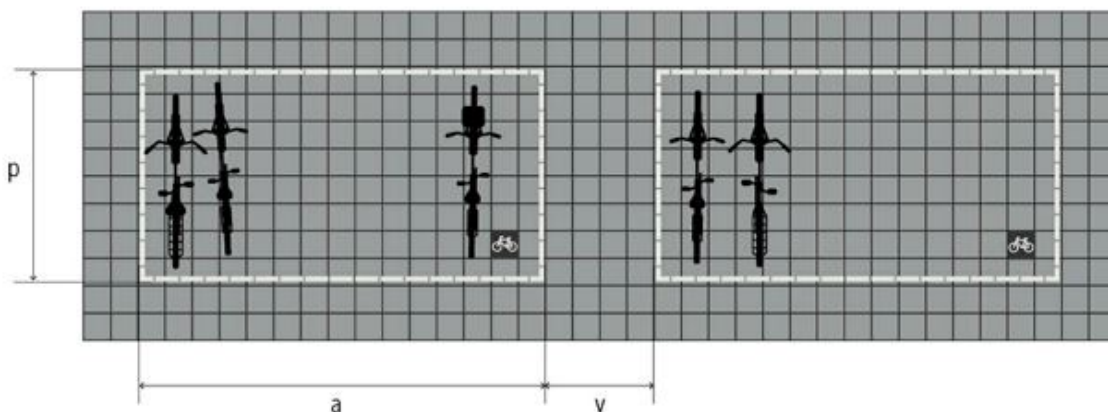
Fietsparkeervakken worden uitgevoerd met:

- markering en/of andere kleur verharding¹⁾ en/of ander bestratingsmateriaal
- fietssymbool in het vak
- voldoende doorsteekplaatsen voor voetgangers

- eventueel status duidelijk maken met bebording

Qua maatvoering hanteren we het volgende:

- $p = 2,00$ m
- $a = N$ (aantal fietsen) $\times 0,75$ m (afhankelijk van ruimte en behoefte) tot maximaal 20 m
- $v \geq 1,20$ m (voetgangersdoorsteek)



Aanleunsysteem (nietje)

Een aanleunsysteem (ook wel 'nietje' genoemd) is een fietsparkeervoorziening waar de fiets tegenaan leunt, en meestal ook aan vast kan worden gebonden. Deze passen we toe bij:

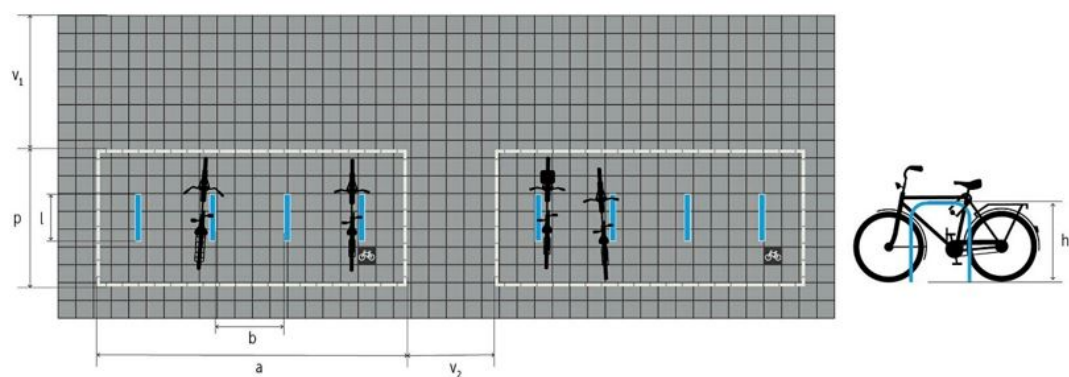
- kort parkeren
- voor buitenmodel fietsen (fietsen die niet aan de standaardmodel eis voldoet, zoals fietsen met kratjes, grote fietstassen, zware e-bikes, brede sturen)
- fietsparkeren op straat: voor alle modellen fietsen
- fietsenstalling (inpandig of buiten): voor buitenmodelfietsen en bromfietsen/scooters

Aanleunsystemen (nietje) worden uitgevoerd met:

- meerdere aanleunsystemen bij elkaar plaatsen
- voorziening van twee kanten benaderbaar: voor efficiënt (gespiegeld) gebruik
- voldoende doorsteekplaatsen voor voetgangers

Qua maatvoering hanteren we het volgende:

- $p = 2,00$ m
- $a \leq 20$ m
- l = afhankelijk van gekozen model
- $b = 1,00$ m
- h = circa 0,80 m
- $v1 \geq 2,00$ m
- $v2 \geq 1,20$ m (voetgangersdoorsteek)



Overige fietsparkeersystemen

Voor maatvoering ten behoeve van overige vormen van fietsparkeersystemen verwijzen wij naar de voorzieningenbladen van de Leidraad Fietsparkeren 2023 of naar Bijlage 7 Kwaliteitseisen fietsenstalling.

Bijlage 7 Berekeningsaantallen parkeervoorzieningen bij woningen

Omdat privéparkeerplaatsen bij woningen in de praktijk niet altijd worden benut om een auto te parkeren, wordt voor de functies gerelateerd aan 'wonen' in de parkeerbalansberekening een correctiefactor toegepast.

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

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

Type parkeervoorziening	Theoretische capaciteit	Berekeningsaantal	Toelichting maatvoering opritten
Enkele oprit zonder garage of carport	1 parkeerplaats	1,0 parkeerplaats	oprit min. 5,0 meter diep en min 2,5 meter breed
Lange oprit zonder garage of carport	2 parkeerplaatsen	1,5 parkeerplaats	oprit min. 10,0 meter diep en min 2,5 meter breed
Dubbele oprit zonder garage of carport	2 parkeerplaatsen	2,0 parkeerplaatsen	oprit min. 5,0 meter diep en min. 5,0 meter breed
Garage zonder oprit (bij woning)	1 parkeerplaats	0 parkeerplaats	--
Garagebox (niet bij woning)	1 parkeerplaats	0 parkeerplaats	--
Garage met enkele oprit	2 parkeerplaatsen	1,0 parkeerplaatsen	oprit min. 5,0 meter diep min. 2,5 meter breed garage min. 6,0 meter diep en min 3,5 meter breed
Garage met lange oprit	3 parkeerplaatsen	1,7 parkeerplaats	oprit min. 10,0 meter diep en min. 2,5 meter breed garage min. 6,0 meter diep en min 3,50 meter breed
Garage met dubbele oprit	3 parkeerplaatsen	2,0 parkeerplaats	oprit min. 5,0 meter diep en min. 5,0 meter breed garage min. 6,0 meter diep en min 3,5 meter breed

Tabel 15: Berekeningsaantallen parkeren eigen terrein bij woningen

Aanvulling op toelichting maatvoering opritten

De tabel geeft globaal aan welke minimale maten gelden bij opritten. Deze aanvulling geeft meer verdieping op de vraag wanneer parkeerplaatsen binnen het plangebied, bijvoorbeeld in de vorm van een oprit, mogen worden meegerekend. Voor het ontwerp van opritten geldt immers dat deze vele verschijningsvormen kennen. Voor de volledigheid, indien niet aan deze afmetingen wordt voldaan, telt deze parkeerplaats niet mee in de parkeercapaciteit.

In de volgende situaties is sprake van 1 volwaardige parkeerplaats:

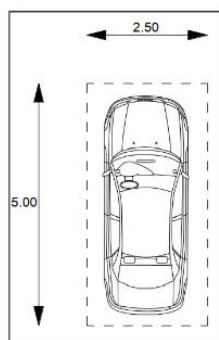
- Een enkele oprit in de vrije ruimte van 2,5 meter bij 5 meter.
- Een enkele oprit met één harde zijde (bijvoorbeeld een muur) van 2,9 meter bij 5 meter.
- Een enkele oprit met één harde zijde (bijvoorbeeld een muur) én een toegangspad van 3,4 meter bij 5 meter. Hierbij wordt de breedte van het toegangspad aan de voorzijde niet meegenomen in de benodigde afmeting van de parkeerplaats. Toegangspaden naast een parkeerplaats kunnen wel worden meegenomen in de benodigde breedte van 3,4 meter.
- Een enkele oprit met twee harde zijden (bijvoorbeeld een muur) van 3,3 meter bij 5 meter.
- Een enkele oprit met twee harde zijden (bijvoorbeeld een muur) én een toegangspad van 3,8 meter bij 5 meter. Hierbij wordt enkel de breedte van het toegangspad aan de voorzijde niet meegenomen in de benodigde afmeting van de parkeerplaats. Toegangspaden naast een parkeerplaats mogen wel worden meegenomen in de benodigde breedte van 3,8 meter.
- Een enkele oprit met twee harde zijden (bijvoorbeeld een muur) én twee toegangspaden van 4,3 meter bij 5 meter. Hierbij wordt enkel de breedte van het toegangspad aan de voorzijde niet meegenomen in de benodigde afmeting van de parkeerplaats. Toegangspaden naast een parkeerplaats kunnen wel worden meegenomen in de benodigde breedte van 4,3 meter.

In de volgende situaties is sprake van 2 volwaardige parkeerplaatsen:

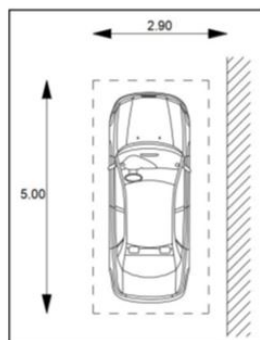
- Een dubbele oprit met één harde zijde (bijvoorbeeld een muur) van 5,4 meter bij 5 meter.
- Een dubbele oprit met één harde zijde (bijvoorbeeld een muur) én een toegangspad van 5,9 meter bij 5 meter. Hierbij wordt de breedte van het toegangspad aan de voorzijde niet meegenomen in de benodigde afmeting van de parkeerplaats. Toegangspaden naast een parkeerplaats kunnen wel worden meegenomen in de benodigde breedte van 5,9 meter.
- Een dubbele oprit met twee harde zijden (bijvoorbeeld een muur) van 5,8 meter bij 5 meter.
- Een dubbele oprit met twee harde zijden (bijvoorbeeld een muur) én een toegangspad van 6,3 meter bij 5 meter. Hierbij wordt de breedte van het toegangspad niet meegenomen in de benodigde afmeting van de parkeerplaats. Hierbij wordt enkel de breedte van het toegangspad aan de

voorzijde niet meegenomen in de benodigde afmeting van de parkeerplaats. Toegangspaden naast een parkeerplaats kunnen wel worden meegenomen in de benodigde breedte van 6,3 meter.

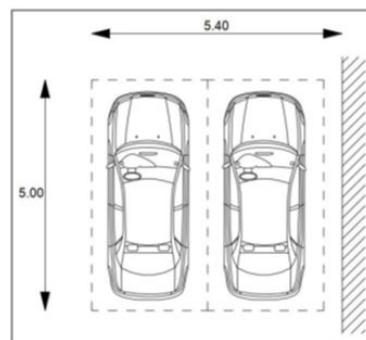
In de navolgende afbeeldingen is visueel weergegeven aan welke afmetingen parkeerplaatsen moeten voldoen om mee te tellen in de parkeercapaciteit, conform de voorgaande tabel.



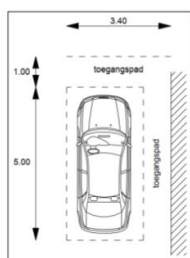
Oprit in vrije ruimte



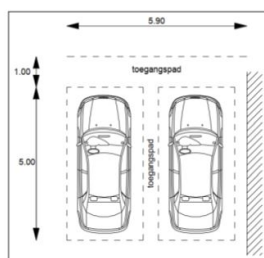
Enkele oprit met één harde zijde



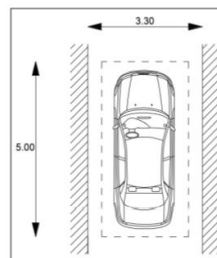
Dubbele oprit met één harde zijde



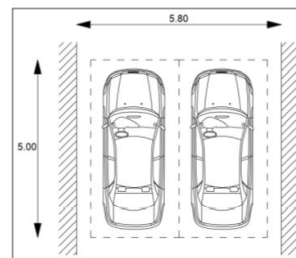
Enkele oprit met één harde zijde en toegangspad



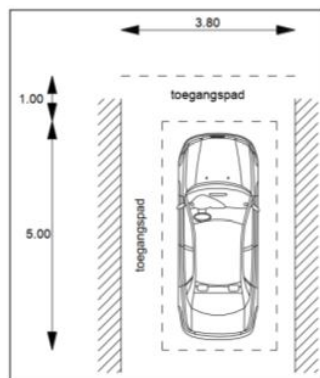
Dubbele oprit met één harde zijde en toegangspad



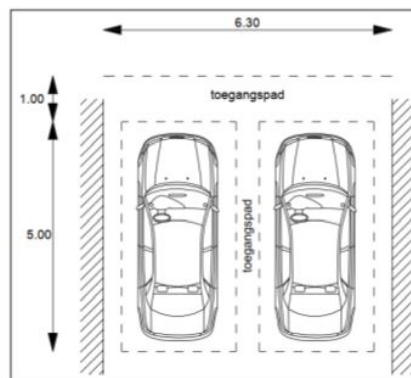
Enkele oprit met twee harde zijden



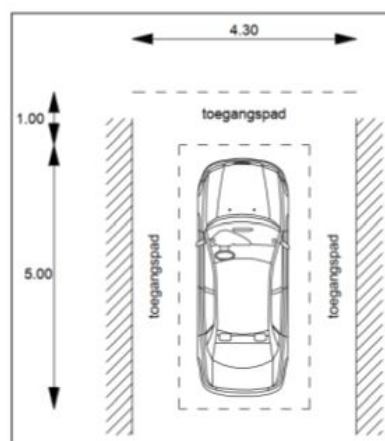
Dubbele oprit met twee harde zijden



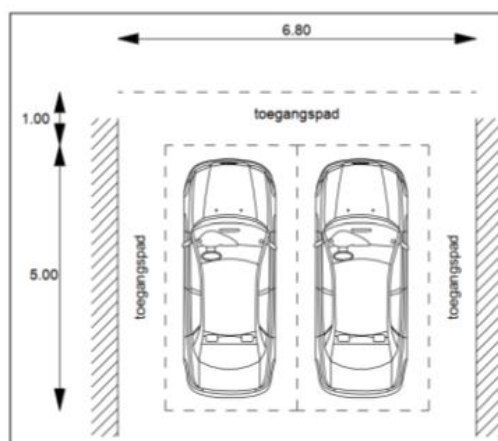
Enkele oprit met twee harde zijden en toegangspad



Dubbele oprit met twee harde zijden en toegangspad



*Enkele oprit met twee harde zijden
en twee toegangspaden*



*Dubbele oprit met twee harde zijden
en twee toegangspaden*

Bijlage 8 Fietsparkeernormen

Totstandkoming fietsparkeernormen

Op basis van de parkeerkecijfers van het CROW (Leidraad fietsparkeren 2023), rekening houdend met de stedelijkheidsgraad per gebiedsprofiel ontstaan voor de gemeente Waalwijk fietsparkeernormen. Voor Waalwijk geldt dat we het fietsgebruik in de gemeente willen stimuleren. Voldoende fietsparkeerplaatsen vormen daarbij een belangrijke factor (randvoorwaarde). Rekening houdend met onze ambitie om het fietsgebruik te stimuleren en de verwachting dat dan ook meer mensen in de toekomst gebruik gaan maken van de fiets, hanteren we voor fietsparkeren niet de ondergrens van de bandbreedte, maar kiezen we gemeentebreed voor een parkeernorm in het gemiddelde van de bandbreedte. Daar waar van toepassing, staat wel vermeld voor welk gebiedsprofiel de betreffende norm van toepassing is. Het aandeel bezoekersparkeren maakt in principe geen onderdeel uit van de gemeentelijke parkeernormen voor fietsparkeren. Daar waar relevant vermeld benoemen de tabellen een aparte parkeernorm voor bezoekers.

Hoofdgroep Wonen

Voor fietsparkeren binnen de hoofdgroep Wonen wordt verwezen naar het Besluit bouwwerken leefomgeving (BBL). Onderstaande tabel geeft voor de functies uit de Leidraad Fietsparkeren 2023 daarom alleen de bezoekersparkeernorm voor appartementen en studentenhuisen.

Functie	Bezoekers fietsparkeernorm	Eenheid	Opmerking
Appartement	0,5	per woning	Minimaal 2 plekken

Let op: deze fietsparkeernorm voor bezoekers betreft de ondergrens van de bandbreedte, dit vanwege de beperkte sturing op de functie wonen in relatie tot fietsparkeren, deze zit immers in de BBL.

Tabel 16: Fietsparkeernormen voor bezoekers hoofdgroep wonen

Hoofdgroep Kantoor

Functie	Gebied	Fietsparkeernorm	Eenheid	Percentage bezoekers	Opmerking
Kantoor (personeel)	Centrum, Schil	2,4	100 m2 bvo	n.v.t.	Hoe meer gespecialiseerde functies, hoe lager het fietsgebruik. Ook de cultuur van de branche heeft invloed.
	Rest bebouwde kom	1,7			
	Buitengebied	1,0			
Kantoor (bezoekers)		5,5	balie	n.v.t.	Minimaal 6

Tabel 17: Fietsparkeernormen hoofdgroep kantoor

Hoofdgroep Detailhandel

Functie	Gebied	Fietsparkeernorm	Eenheid	Percentage bezoekers	Opmerking
Winkelcentrum	Binnen de bebouwde kom	2,8	100 m2 bvo	94%	
Supermarkt	Binnen de bebouwde kom	3,0	100 m2 bvo	93%	
Bouwmarkt	Binnen de bebouwde kom	0,3	100 m2 bvo	87%	
Tuincentrum		0,3	100 m2 bvo (totaal)	89%	Vaak voldoende ruimte voor fietsparkeerplekken en eventueel uitbreidingen

Tabel 18: Fietsparkeernormen hoofdgroep detailhandel

Hoofdgroep Scholen

Functie	Schoolgrootte	Fietsparkeernorm	Eenheid	Percentage bezoekers	Opmerkingen
Basisschool (leerlingen)	Minder dan 250 leerlingen	10,0	Leslokaal	n.v.t.	Bij een groter verzorgingsgebied meer fietsen en ook auto's
	250-500 leerlingen	23,3			
	Meer dan 500 leerlingen	14,4			
Basisschool (medewerkers)		0,5	10 leerlingen	n.v.t.	
Middelbare school (leerlingen)		11,0	100 m2 bvo	n.v.t.	Grote aantallen
Middelbare school (medewerkers)	Centrum	0,8	100 m2 bvo	n.v.t.	
	Schil centrum	0,6			
	Rest bebouwde kom	0,5			
ROC (leerlingen)		11,0	100 m2 bvo	n.v.t.	Op ov locaties lager
ROC (leerlingen)		0,8	100 m2 bvo	n.v.t.	

Tabel 19: Fietsparkeernormen hoofdgroep scholen

Hoofdgroep Horeca

Functie	Gebied	Fietsparkeer-norm	Eenheid	Percentage bezoekers	Opmerking
Fastfood restaurant1)	Centrum	22,0	100 m2 bvo	90%	Terras meetellen
	Schil centrum	6,5			
	Rest bebouwde kom	3,5			
Restaurant (eenvoudig)		11,5	100 m2 bvo	80%	Bijvoorbeeld pannenkoeken-huism2 terras meetellen als bvo
Restaurant (luke)		2,5	100 m2 bvo	80%	m2 terras meetellen als bvo

Tabel 20: Fietsparkeernormen hoofdgroep horeca

Hoofdgroep Gezondheidszorg en maatschappelijke voorzieningen

Functie	Locatie	Fietsparkeer-norm	Eenheid	Percentage bezoekers	Opmerking
Apotheek (bezoekers)		7,0	locatie	n.v.t.	Kleine aantallen
Apotheek (medewerkers)		4,5	locatie	n.v.t.	Kleine aantallen
Begraafplaats/crematorium		5,5	100 zitplaatsen	67%	Kleine aantallen
Gezondheidscentrum (bezoekers)		2,0	100 m2	n.v.t.	
Gezondheidscentrum (medewerkers)		0,5	100 m2	n.v.t.	
Religiegebouw		41,0	100 zitplaatsen	60%	Fietsgebruik kan per geloofsgemeenschap verschillen
Ziekenhuis (bezoekers)		0,4	100 m2 bvo	n.v.t.	Grote aantallen
Ziekenhuis (medewerkers)		0,6	100 m2 bvo	n.v.t.	Grote aantallen

Tabel 21: Fietsparkeernormen hoofdgroep gezondheidszorg en maatschappelijke voorzieningen

Hoofdgroep knooppunten/hubs

Functie	Locatie	Fietsparkeernorm	Eenheid	Percentage bezoekers	Opmerking
Busstation	Centrum en schil	42,0	halterende buslijn		
Carpoolplaats	Rand bebouwde kom	0,9	autoparkeerplaats		

Tabel 22: Fietsparkeernormen knooppunten/hubs

Hoofdgroep sport, cultuur en ontspanning

Functie	Locatie	Fietsparkeernorm	Eenheid	Percentage bezoekers	Opmerking
Bibliotheek		3,5	100 m2 bvo	97%	
Bioscoop	Centrum	8,0	100 m2 bvo	94%	Grote aantallen
	Schil centrum	4,5			
	Rest bebouwde kom	1,5			
Fitness	Centrum	6,0	100 m2 bvo	90%	
	Schil centrum	3,9			
	Rest bebouwde kom	2,0			
Museum		1,0	100 m2 bvo	95%	
Sporthal ¹		2,7	100 m bvo	96%	
Sportveld		67,5	ha netto terrein	95%	
Sportzaal ¹		4,2	100 m bvo	94%	
Stadion		9,5	100 zitplaatsen	99%	Grote aantallen
Stedelijk evenement		34,0	100 bezoekers	99%	Grote aantallen
Theater	Centrum	26,0	100 zitplaatsen	87%	Grote aantallen
	Schil centrum	22,0			
	Rest bebouwde kom	11,5			
Zwembad (openlucht)		29,0	100 m2 bassin	97%	Grote aantallen
Zwembad (overdekt)		21,5	100 m2 bassin	99%	Grote aantallen

Opmerkingen:

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

Tabel 23: Fietsparkeernormen hoofdgroep sport, cultuur en ontspanning

Bijlage 9 Kwaliteitseisen fietsenstalling

Eisen voor toegankelijkheid

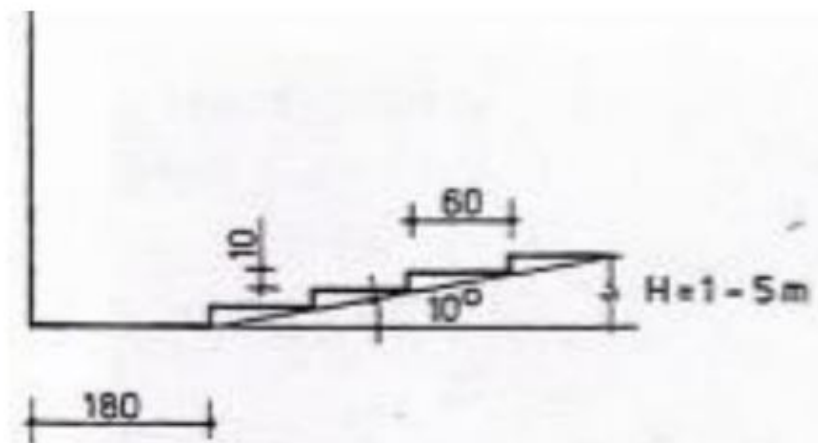
- De belangrijkste kwaliteitseisen voor een goed toegankelijke en bruikbare fietsenstalling zijn:
- Vanuit de openbare ruimte zijn alle entrees naar de fietsenstalling zichtbaar ('s avonds en 's nachts verlicht) en herkenbaar.
- De route in en vanuit de fietsenstalling naar de functies waarvoor de stalling bedoeld is, is logisch, snel en eenvoudig;
- Vanuit de fietsenstalling moet men rechtstreeks (liefst binnendoor) kunnen lopen naar de bestemming;
- Bij gebruik van meerdere doelgroepen (bewoners, personeel en bezoekers) moet de fietsenstalling afgescheiden worden per doelgroep. Personeel mag geen toegang hebben tot het woongedeelte, bewoners en bezoekers mogen geen toegang krijgen tot het personeelsgedeelte.
- De fietsenstalling voor bewoners moet altijd afgesloten kunnen worden.

Fietsentrees

- Een gebruiker moet de fietsentree van de fietsenstalling automatisch kunnen openen met bij voorbeeld een of code.
- De drukknop of chipkaartlezer bevindt zich op een geschikte hoogte en afstand van de entree zodat deze makkelijk gebruikt kan worden.
- De fietsentree moet gescheiden zijn van het gemotoriseerd verkeer.
- De fietsentree is goed en comfortabel te gebruiken voor alle fietsen, dus ook voor zware fietsen, bakfietsen, elektrische fietsen en fietsen met afwijkende maten (kratten, brede sturen, brede banden, lange fietsen, etc.).
- De breedte van de fietsentree is minimaal 2m.
- Een fietsenstalling met meer dan 250 fietsparkeerplaatsen heeft 1 fietsentree van minimaal 2,5 meter of meerdere fietsentrees.
- Er mogen maximaal 2 (automatische) deuren gepasseerd worden om met de fiets in de fietsenstalling te komen.
- De afstand van de fietsentree van de fietsenstalling is maximaal 75m tot de hoofd-/neven-/personeelsingang van het gebouw in de schil van het centrum of rest bebouwde kom.
- De afstand van de fietsentree van de fietsenstalling is maximaal 150m tot de hoofd-/neven-/personeelsingang van het gebouw in het centrum.
- De interne loopafstand van de fietsentree naar de fiets is maximaal 75m.
- De interne loopafstand van de fiets naar de woning en/of stijgpunt (lift of trap) van de niet-grondgebonden woningen is maximaal 75m in de schil van het centrum of de rest bebouwde kom.
- De interne loopafstand van de fiets naar de woning en/of stijgpunt (lift of trap) van de niet-grondgebonden woningen is maximaal 150m in het centrum.

Niveaueverschil

- Een gelijkvloerse oplossing heeft de voorkeur;
- Maximaal 1 niveau hoogteverschil (maximaal 3,5 meter) mag overbrugd worden vanaf de begane grond;
- Het niveauverschil kan overbrugd worden door middel van:
 - een hellingbaan
 - een luie trap met fietsgoten
 - een lift met hellingbaan en/of trap
- Er moet een aparte ruimte op maaiveld worden opgenomen voor afwijkende fietsmaten, niet-ondersteunde elektrische fietsen, fietsen met krat, bakfietsen, scooters en scootmobielen.
- Bij gebruik van een hellingbaan is het belangrijk om te voorkomen dat mensen fietsend naar beneden gaan om ongelukken te voorkomen (Amsterdam).
- Het hellingspercentage van een hellingbaan is bij voorkeur maximaal 3%.
- Een luie trap met naastgelegen fietsgoten / smalle fietshelling heeft een hellingspercentage van maximaal 30% (17 graden). De ideale helling is 17,6% (10 graden, zie afbeelding).



- De fietsgoten bedoeld om fietsen naar beneden te geleiden dienen bij voorkeur te worden voorzien van borstels.
- Afmeting lift: minimaal 2,20 x 1,40m (2 standaardfietsen en 2 personen).

Voetgangersentrees

- De fietsenstalling heeft minimaal 1 voetgangersentree / uitgang in de richting van de eindbestemming. Deze kan gecombineerd worden met de fietsentree.

Eisen voor inrichting en bruikbaarheid

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

- De fietsenstalling moet logisch en overzichtelijk zijn ingedeeld. Doodlopende paden en verborgen hoeken moeten voorkomen worden.
- Obstakels mogen niet hoger zijn dan 0,5 m ten behoeve van de sociale veiligheid.
- De fietsenstalling moet voorzien zijn van goede verlichting, bij voorkeur daglichttoetreding. Politiekeurmerk: Er is sprake van heldere, niet-verblindende en gelijkmatige verlichting over de hele oppervlakte van de ruimte met – gemeten op de vloer – een gemiddelde 3 horizontale verlichtingssterkte van minimaal 20 lux (Em), een gelijkmatigheid van minimaal 0,30 Uh en een kleurweergave van minimaal 70 (Ra).
- Als de fietsenstalling openbaar toegankelijk is én meer dan 100 fietsparkeerplaatsen omvat, moet (camera)toezicht of bewaking aanwezig zijn.
- Er moet rekening gehouden worden met de overgangsverlichting van buiten naar binnen in het kader van verblinding. Eventueel toepassen van schakelbare verlichting / bewegingssensoren is een optie.
- Bij meer dan 100 woningen moet een aparte ruimte / clustering van fietsparkeerplaatsen worden toegepast.
- Een clustering van fietsparkeerplaatsen moet door middel van minimaal markeringen worden begrensd.
- De fietsparkeerplaatsen van bewoners moeten worden genummerd met de huisnummers van de woningen waartoe ze behoren.
- De toegewezen fietsparkeerplaatsen van bewoners van 1 woning liggen bij elkaar.
- Per woning dienen ten minste twee fietsparkeerplaatsen in een laag rek aanwezig zijn.
- Minimaal 50% van de bezoekersfietsparkeerplaatsen moet in een laag fietsenrek aanwezig zijn.
- De fietsenstalling moet voldoende fietsparkeermogelijkheden bieden voor fietsen die afwijken van de standaard maten:
- minimaal 10% van de fietsparkeerplaatsen is geschikt voor bakfietsen, snor-, bromfietsen of andere fietsen met sterk afwijkende maten.
- minimaal 25% van de fietsparkeerplaatsen is geschikt voor fietsen die niet in een standaard fietsenrek passen, zoals fietsen met brede kratjes of brede fietstassen.
- Afwijkende fietsen mogen op een aparte fietsparkeerplaats geplaatst worden.
- De stalling biedt oplaadmogelijkheden voor elektrische fietsen.
- Stallingen waar elektrische fietsen mogen staan, moeten aan de geldende milieu-en bouwvoorschriften voldoen, waaronder eisen aan de veiligheid (brand), aan installaties (ventilatie van rookgassen) en aan de kwaliteit van de vloerafwerking (vloeistofdichtheid).

Maatvoering

- De maatvoering van de gangpaden zonder aangrenzende fietsparkeerplaatsen in de stalling moet voldoen aan:
 - <100 fietsparkeerplaatsen: breedte minimaal 1,20 m;
 - >100 fietsparkeerplaatsen: breedte van minimaal 2,00 m.

- De maatvoering van de gangpaden met aangrenzende fietsparkeerplaatsen op gelijk niveau zonder dubbellaags rekken is minimaal 2,10 m.
- De maatvoering van de gangpaden met aangrenzende fietsparkeerplaatsen met aan beide zijden dubbellaags rekken is minimaal 3,00 m.
- De hart-op-hart-afstand tussen 2 standaard fietsparkeerplaatsen is minimaal 0,65 m.
- De hart-op-hart-afstand tussen 2 standaard fietsparkeerplaatsen bij een hoog/laag fietsparkeersysteem is minimaal 0,40 m voor zowel onder- als bovenlaag.
- De hart-op-hart-afstand tussen 2 niet-standaard fietsparkeerplaatsen bij een hoog/laag fietsparkeersysteem is minimaal 0,55 m voor zowel onder- als bovenlaag.
- De fietsvakken voor afwijkende maten (bakfietsen, snor-, bromfietsen of andere fietsen met sterk afwijkende maten) zijn minimaal 1,0 m x 2,0 m.
- De minimale vrije hoogte op het laagste punt in een gebouwde fietsenstalling is 2,3 m.
- De minimale vrije hoogte op het laagste punt in een gebouwde fietsenstalling met een dubbellaags fiets rekken is 2,9m.

Bijlage 10 Rekenvoorbeelden

Rolverdeling

Achter ieder bouwplan dat in Waalwijk plaatsvindt staat een initiatiefnemer. Dit kan een lokale ondernemer zijn die zijn winkelpand wil uitbreiden of een projectontwikkelaar die een omvangrijk appartementencomplex wil ontwikkelen. Daarom gelden voor ieder bouwplan in de basis dezelfde uitgangspunten. De verantwoordelijkheid om het auto- en fietsparkeren op een goede, toekomstbestendige manier op te lossen, ligt primair bij de initiatiefnemer. De gemeente Waalwijk heeft een toetsende rol en beoordeelt of de gekozen mobiliteits- en parkeeroplossingen in lijn liggen met de doelstellingen van Waalwijk.

De initiatiefnemer levert alle relevante gegevens van de ruimtelijke ontwikkeling aan bij de gemeente Waalwijk:

- het ruimtelijk programma (o.a. het aantal woningen, de oppervlakten van geplande functies),
- de parkeerbalans,
- mogelijke overeenkomsten met (private) partijen die gesloten zijn voor het oplossen van de parkeereis.

Deze gegevens zijn nodig om te kunnen toetsen of de initiatiefnemer voor het parkeren van auto's en fietsen voldoende ruimte heeft aangebracht. De aard en omvang van een ruimtelijke activiteit is van invloed op de werking en complexiteit van parkeernormen. De parkeerbalans voor een kleinschalig bouwplan zoals een woningsplitsing is relatief compact en overzichtelijk. De gemeente Waalwijk adviseert initiatiefnemers van meer grootschalige bouwplannen en gebiedsontwikkelingen om een deskundige in te schakelen die zorgt voor een correcte toepassing van de parkeernormen en rekenregels zoals opgenomen in deze beleidsregel.

Toelichting rekenvoorbeelden

Dit hoofdstuk werkt twee rekenvoorbeelden uit waarin de beleidsregels uit hoofdstuk 2 worden toegepast. Het eerste rekenvoorbeeld richt zich op een kleinschalig en relatief eenvoudig bouwplan. In het tweede rekenvoorbeeld komen alle stappen aan bod die in een bouwplan van toepassing kunnen zijn op het bepalen van de auto- en fietsparkeereis.

Rekenvoorbeeld 1 Bepalen parkeereis auto en fiets kleine ruimtelijke ontwikkeling

De relevante gegevens

De ruimtelijke ontwikkeling in dit rekenvoorbeeld wordt gerealiseerd in het gebied 'Centrum Schil', voor de bouw van deze ontwikkeling sloop de initiatiefnemer zes twee-onder-een-kap woningen zonder privé-parkeergelegenheid. In de ruimtelijke ontwikkeling worden de volgende functies gerealiseerd.:

- 10 appartementen, oppervlakte variërend tussen 120 en 160 m²
- 10 sociale huur appartementen, oppervlakte van 60 m²

Stap 1: de normatieve auto- en fietsparkeervraag berekenen

In de onderstaande tabel is de normatieve auto- en fietsparkeervraag berekend van het programma van deze ruimtelijke ontwikkeling. Daarin is de auto- en fietsparkeervraag van bewoners en bezoekers van bewoners gesplitst en apart berekend.

Functie	Aantal/omvang	parkeernorm	Normatieve parkeervraag
Autoparkeren			
Koop, appartement, > 100 m ² bvo	10	1,0 per woning	10,0 parkeerplaatsen
Huur, appartement, sociale huur, < 75 m ² bvo	10	0,2 per woning	2,0 parkeerplaatsen
Bezoekers van bewoners	20	0,1 per woning	2,0 parkeerplaatsen
<i>Totaal</i>			<i>14,0 parkeerplaatsen</i>
Fietsparkeren			
Appartement	20	Conform BBL	--
Bezoekers van bewoners	20	0,5 per woning	10,0 fietsparkeerplaatsen
<i>Totaal</i>			<i>10,0 fietsparkeerplaatsen (excl. bewoners fietsparkeren conform BBL)</i>

Tabel 24: Normatieve parkeervraag op basis van parkeernormen

Stap 2: bepaling van maatgevende auto- en fietsparkeervraag vanwege dubbelgebruik

In de ruimtelijke ontwikkeling worden enkel woonfuncties gerealiseerd, daarmee is dubbelgebruik niet van toepassing.

Stap 3: salderen

Zoals beschreven verdwijnen als gevolg van de ruimtelijke ontwikkeling zes twee-onder-een-kap woningen. Deze woningen zijn bewoond in de huidige situatie. Dit betekent dat de salderingsregeling van toepassing is.

De te slopen zes twee-onder-een-kap woningen beschikken niet over parkeergelegenheid binnen het plangebied. Conform de huidige parkeernormen is de parkeervraag voor deze zes twee-onder-een-kapwoningen 7,2 parkeerplaatsen (6 x 1,1 pp per woning plus 6 x 0,1 pp per woning voor bezoekers = 7,2 parkeerplaatsen).

Aangezien deze parkeervraag in de huidige situatie volledig afgewenteld wordt op openbaar gebied mag deze van de parkeervraag op het maatgevende moment afgetrokken worden. Het betreft in zowel de oude als de nieuwe situatie een vergelijkbare functie (wonen), waardoor het maatgevend moment niet relevant is. Daarmee resteert een parkeervraag van $14,0 - 7,2 = 6,8$ parkeerplaatsen.

Deze stap is niet relevant voor de fietsparkeereis.

Stap 4: reductie deelauto

De initiatiefnemer kiest ervoor geen gebruik te maken voor de mogelijkheden om een deelauto toe te passen, daarmee vervalt de mogelijkheid voor reductie van de parkeervraag.

Deze stap is niet relevant voor de fietsparkeereis.

Stap 5: vrijstelling parkeereis

De afgeronde autoparkeereis betreft geen transformatieontwikkeling in het centrum. Van vrijstelling van de parkeereis is derhalve geen sprake.

Deze stap is niet relevant voor de fietsparkeereis.

Stap 6: voorzien in de auto- en fietsparkeereis

De autoparkeereis van 6,8 parkeerplaatsen wordt rekenkundig afgerond op 7 autoparkeerplaatsen en fietsparkeereis van 10 fietsparkeerplaatsen (excl. bewoners fietsparkeren conform BBL), behorende bij deze ruimtelijke ontwikkeling wordt door de initiatiefnemer volledig binnen het plangebied gefaciliteerd. Daarbij moet beoordeeld worden of deze voldoen aan de juiste maatvoering, loopafstanden en kwaliteitseisen.

Rekenvoorbeeld 2 Bepalen parkeereis auto en fiets met salderen

De relevante gegevens

De ruimtelijke ontwikkeling in dit rekenvoorbeeld wordt gerealiseerd in Waspik (rest bebouwde kom kernen). In de ruimtelijke ontwikkeling worden de volgende functies gerealiseerd.

- 20 woningen: appartement koop, oppervlakte 120 m²
- 30 woningen: huur appartement vrije sector, oppervlakte 85 m²
- 1.000 m² fullservice supermarkt
- 1.500 m² kantoor zonder baliefunctie (geen bezoekers)

Naast de toe te voegen nieuwe functies verdwijnt een bestaande functie: dit is een restaurant met een oppervlakte van 200 m² bvo.

Stap 1: de normatieve auto- en fietsparkeervraag berekenen

In de volgende tabel is de normatieve auto- en fietsparkeervraag berekend van het programma dat in dit bouwplan wordt gerealiseerd. In de tabel is bij het autoparkeren de parkeervraag van bewoners en bezoekers van bewoners gesplitst en apart berekend. Voor fietsparkeren geldt dat de parkeernorm voor een supermarkt uit 93% bezoekers bestaat en uit 7% vaste gebruikers. Deze percentages zijn afgerond toegepast op de fietsparkeernorm van 3,0.

Functie	Aantal/omvang	Autoparkeernorm	Normatieve parkeervraag
Autoparkeren			
Koop, appartement, > 100 m ² bvo	20	1,8 per woning	36,0 parkeerplaatsen
Huur, appartement, 75-100 m ² bvo	30	1,0 per woning	30,0 parkeerplaatsen
Bezoekers van bewoners	50	0,2 per woning	10,0 parkeerplaatsen
Full servicesupermarkt	1.000	5,9 per 100 m ² bvo	59,0 parkeerplaatsen
Kantoor zonder baliefunctie	1.500	2,6 per 100 m ² bvo	39,0 parkeerplaatsen
<i>Totaal</i>			<i>174,0 parkeerplaatsen</i>
Fietsparkeren			
Appartement	50	Conform BBL	--
Bezoekers van bewoners	50	0,5 per woning	25,0 fietsparkeerplaatsen
Supermarkt personeel	1.000	0,2 per 100 m ² bvo (7%)	2,0 fietsparkeerplaatsen
Supermarkt bezoekers	1.000	2,8 per 100m ² bvo (93%)	28,0 fietsparkeerplaatsen
Kantoor (personeel)	1.500	1,7 per 100 m ² bvo	25,5 fietsparkeerplaatsen
<i>Totaal</i>			<i>80,5 fietsparkeerplaatsen</i>

Tabel 25: Normatieve parkeervraag voorbeeld 2 op basis van parkeernormen

Stap 2: bepaling van maatgevende auto- en fietsparkeervraag

In de ruimtelijke ontwikkeling worden diverse functies gerealiseerd. In de onderstaande tabel zijn aanwezigheidspercentages toegepast op de normatieve auto- en fietsparkeervraag. Op basis hiervan wordt vastgesteld dat de vrijdagmiddag het maatgevende dagdeel is voor de auto, op dit moment zijn 122,8 parkeerplaatsen voor de auto benodigd. Voor de fiets is het maatgevende moment de werkdagmiddag, dat moment vraagt om 56,0 parkeerplaatsen voor de fiets.

Functie	Normatieve parkeer vraag	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond ¹	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Woningen bewoners		60%	60%	90%	100%	80%	70%	70%	75%	80%	75%
Woningen bezoekers		40%	50%	75%	0%	70%	60%	100%	100%	100%	90%
Supermarkt		50%	60%	40%	0%	80%	80%	80%	100%	40%	60%
kantoor/bedrijven		100%	100%	5%	0%	5%	60%	0%	0%	0%	0%
Autoparkeren											
Bewoners parkeervraag	66,0	39,6	39,6	59,4	66,0	52,8	46,2	46,2	49,5	52,8	49,5
Bezoekers parkeervraag	10,0	4,0	5,0	7,5	0,0	7,0	6,0	10,0	10,0	10,0	9,0
Supermarkt	59,0	29,5	35,4	23,6	0,0	47,2	47,2	47,2	59,0	23,6	35,4
kantoor/bedrijven	39,0	39,0	39,0	2,0	0,0	2,0	23,4	0,0	0,0	0,0	0,0
Totaal	174,0	112,1	119,0	92,5	66,0	109,0	122,8	103,4	118,5	86,4	93,9

Tabel 26: Bepaling maatgevende parkeervraag auto rekenvoorbeeld 2, op basis van aanwezigheidspercentages

Functie	Normatieve parkeer vraag	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond ¹	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Woningen bewoners		60%	60%	90%	100%	80%	70%	70%	75%	80%	75%
Woningen bezoekers	-	40%	50%	75%	0%	70%	60%	100%	100%	100%	90%
Supermarkt	-	50%	60%	40%	0%	80%	80%	80%	100%	40%	60%
kantoor/bedrijven	-	100%	100%	5%	0%	5%	60%	0%	0%	0%	0%
Fietsparkeren											
Bezoekers bewoners parkeervraag	25,0	10,0	12,5	18,8	0,0	17,5	15,0	25,0	25,0	25,0	22,5
Supermarkt personeel	2,0	1,0	1,2	0,8	0,0	1,6	1,6	1,6	2,0	0,8	1,2
Supermarkt bezoekers	28,0	14,0	16,8	11,2	0,0	22,4	22,4	22,4	28,0	11,2	16,8
Kantoor/bedrijven	25,5	25,5	25,5	1,3	0,0	1,3	15,3	0,0	0,0	0,0	0,0
Totaal	80,5	50,5	56,0	32,0	0,0	42,8	54,3	49,0	55,0	37,0	40,5

Tabel 27: Bepaling maatgevende parkeervraag fiets rekenvoorbeeld 2, op basis van aanwezigheidspercentages

Stap 3: salderen

Zoals beschreven verdwijnt als gevolg van de ruimtelijke ontwikkeling een bestaand restaurant. Dit betekent dat de salderingsregeling van toepassing is. Onderstaand is de salderingsregeling uitgewerkt.

1. Vaststelling van het aantal parkeerplaatsen binnen het plangebied

Bij het restaurant zijn twee parkeerplaatsen binnen het plangebied gelegen. Deze parkeerplaatsen mogen alleen gesaldeerd onder de voorwaarde dat ze binnen de ruimtelijke ontwikkeling in stand worden gelaten. Daar kiest de initiatiefnemer niet voor.

2. Vaststelling van het aantal openbare parkeerplaatsen

Het laatst vergunde gebruik is niet langer dan vijf jaar geleden. Dit betekent dat het salderen van openbare parkeerplaatsen van toepassing is.

In dit geval wordt het aantal parkeerplaatsen dat toebehoort tot het restaurant bepaald op basis van de vigerende autoparkeernormen. In het gebied rest bebouwde kom kernen bedraagt de parkeernorm voor een restaurant 7,0 parkeerplaatsen per 100 m² bvo. De oppervlakte van het restaurant bedraagt 200 m² bvo. Het aantal openbare parkeerplaatsen dat kan worden gesaldeerd bedraagt daarmee maximaal 14,0 (= 200/100 * 7,0) parkeerplaatsen. Dit is een normatieve parkeervraag die omgerekend dient te worden naar een parkeervraag per dagdeel (zie Bijlage 4).

De parkeervraag van het restaurant van 14,0 parkeerplaatsen wordt in de huidige situatie volledig afgewenteld op openbaar gebied. Daarom mag deze van de parkeervraag op het maatgevende moment afgetrokken worden. Op het maatgevende moment, de vrijdagmiddag, geldt voor een restaurant een parkeervraag van 8,4 pp (14,0 * 0,6). Daarmee resteert een parkeervraag van 122,8 – 8,4 = 114,4 parkeerplaatsen.

Functie	Normatieve parkeer vraag	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop avond ¹	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Restaurant		30%	40%	80%	0%	80%	60%	90%	70%	100%	40%
Autoparkeren											
Restaurant	14,0	4,2	5,6	11,2	0,0	11,2	8,4	12,6	9,8	14,0	5,6
Totaal	14,0	4,2	5,6	11,2	0,0	11,2	8,4	12,6	9,8	14,0	5,6

Tabel 28: Bepaling saldering auto rekenvoorbeeld 2 op het maatgevende moment

Stap 4: vrijstelling parkeereis

De afgeronde autoparkeereis betreft geen transformatieontwikkeling in het centrum. Van vrijstelling van de parkeereis is derhalve geen sprake.

Stap 5: voorzien in de auto- en fietsparkeereis

De autoparkeereis van 114,4 parkeerplaatsen wordt rekenkundig afgerond op 114 autoparkeerplaatsen en fietsparkeereis van 56 fietsparkeerplaatsen (excl. bewoners fietsparkeren conform BBL), behorende bij deze ontwikkeling wordt door de initiatiefnemer volledig binnen het plangebied gefaciliteerd.

Daarbij moet beoordeeld worden of deze voldoen aan de juiste maatvoering, loopafstanden en kwaliteitseisen.

Bijlage 11 Halen en brengen scholen

Inleiding

Het met de auto brengen en halen van kinderen genereert een vraag naar parkeerruimte bij scholen, kinderdagverblijven en buitenschoolse opvang. Deze parkeervraag doet zich voor op vaste momenten van de dag. De auto's blijven slechts korte tijd bij de locatie staan, waardoor deze niet altijd even zorgvuldig worden geparkeerd. In sommige gevallen is dit aanleiding voor klachten van omwonenden. Deze klachten zijn dikwijls te voorkomen door goede communicatie tussen de school, de ouders, de gemeente en de omwonenden. Extra maatregelen zijn immers kostbaar, vaak moeilijk te realiseren en bijkomende regelgeving is moeilijk te handhaven. Daarom is het maar de vraag of met de aanleg van parkeervoorzieningen het probleem verholpen wordt.

Rekenmethode

Voor gemeenten die toch iets aan de kortstondig optredende problemen van het brengen en halen van kinderen met de auto willen doen, is een rekentool ontwikkeld. Hieronder staat de formule van het CROW² beschreven om het benodigde aantal parkeervoorzieningen bij basisscholen en kinderdagverblijven te berekenen.

Formule CROW: Aantal kinderen x % kinderen met de auto x Reductiefactor parkeerduur uit tabel 29 x reductiefactor aantal kinderen per auto uit tabel 30.

Het percentage kinderen dat wordt gebracht en gehaald met de auto ligt tussen de 1% en 60%. Dit is onder meer afhankelijk van:

- Stedelijkheidsgraad
- Gebiedsprofiel
- De gemiddelde afstand naar school

Gemiddeld ligt het percentage op:

- Groep 1 t/m 3: 30 – 60%
- Groep 4 t/m 8: 5 – 40%
- Kinderdagverblijf: 50 – 80%

Bij gescheiden aanvangs- en eindtijd van de groepen 1 t/m 3 en 4 t/m 8 mag het aantal parkeerplaatsen met maximaal 40% worden gereduceerd.

- [2] Deze formule komt niet uit publicatie 744, maar uit een eerdere uitgave van parkeerkencijfers van het CROW

Groep	Parkeerduur	Reductiefactor
1 t/m 3	Gemiddeld 10 minuten in periode van 20 minuten	0,5
4 t/m 8	Gemiddeld 2,5 minuten in periode van 10 minuten	0,25
kinderdagverblijf	Gemiddeld 15 minuten in periode van 60 minuten	0,25

Tabel 29: Reductiefactor parkeerduur

Groep	Reductiefactor
1 t/m 3	0,75
4 t/m 8	0,85
kinderdagverblijf	0,75

Tabel 30: Reductiefactor aantal kinderen per auto

Rekenvoorbeeld

Hier volgt een voorbeeld voor de bepaling van het aantal parkeerplaatsen voor een school met 160 leerlingen. 60 Leerlingen zitten in de groepen 1 t/m 3. Hiervan wordt 30% met de auto gebracht en gehaald. De overige 100 leerlingen zitten in de groepen 4 t/m 8. Hiervan wordt 10% gehaald en gebracht.

Ingevuld in de genoemde formule van het CROW levert dit de volgende parkeervraag op:

Groep 1 t/m 3: 60 leerlingen x 0,3 (30% met de auto) x 0,5 (reductiefactor parkeerduur) x 0,75 (reductiefactor aantal kinderen per auto) = 6,75

2) Deze formule komt niet uit publicatie 744, maar uit een eerdere uitgave van parkeerkencijfers van het CROW.

Groep 4 t/m 8: 100 leerlingen x 0,10 (10% met de auto) x 0,25 (reductiefactor parkeerduur) x 0,85(reductiefactor aantal kinderen per auto) = 2,125
6,75 + 2,125 = 8,875

Tabel 31: Rekenvoorbeeld school

In totaal zijn er afgrond negen parkeerplaatsen nodig.

Locatiekeuze

Wanneer de gemeente besluit om voor deze parkeervraag voorzieningen aan te leggen, moet de locatie van deze parkeerplaatsen zorgvuldig worden gekozen. De plaatsen moeten zoveel mogelijk langs de doorgaande route liggen en een minimale loopafstand naar de school hebben. Er kan eventueel een speciale ingang komen. Parkeerplaatsen die te ver van de school of van de ingang liggen, zullen niet worden gebruikt. Hiernaast moet erop worden toegezien dat het personeel deze parkeerplaatsen niet gebruikt. Voor een school met een regionale functie moet bij de dimensionering van de parkeervakken rekening worden gehouden met het feit dat ook personenbusjes gebruik maken van de parkeervoorziening.