

Parkeerplan Meierijstad

Samenvatting

Voorliggend parkeerplan geeft richting aan hoe in Meierijstad de komende jaren met het parkeren van auto's en fietsen wordt omgegaan. Met dit plan stellen we kaders en maken we keuzes zodat parkeren een bijdrage kan leveren aan de actuele visies, ambities en ruimtelijke ontwikkelingen.

Parkeren neemt momenteel een aanzienlijk deel van de openbare ruimte in beslag. Elke vierkante meter kan maar één keer benut worden. Ook andere beleidsthema's zoals wonen, energie, klimaat en groen hebben ruimte nodig. Dat vraagt om na te denken over én regie te voeren op het gebruik van de beschikbare ruimte. Voor het vinden van de juiste balans is een zorgvuldige planning en inrichting van parkeerfaciliteiten noodzakelijk. Met dit plan stellen we kaders en maken we keuzes zodat parkeren de komende jaren een bijdrage kan leveren aan de actuele ambities en opgaven in de dorpscentra.

Daarnaast beschikt Meierijstad over een enigszins verouderde Nota Parkeernormen. Een nieuwe kijk op parkeernormen (afgestemd op de locatie) is nodig om ruimtelijke ontwikkelingen en bijbehorende ambities mogelijk te maken. De nieuwe Nota Parkeernormen is een separate bijlage van het parkeerplan. Het parkeerplan heeft een duidelijke focus op de centra van Veghel, Schijndel en Sint-Oedenrode. De nieuwe Nota Parkeernormen is van toepassing op de gehele gemeente Meierijstad, en biedt richtlijnen en normen die in alle kernen gehanteerd zullen worden.

De huidige parkeersituatie vormt het vertrekpunt. In dit plan wordt daarom eerst beschreven hoe het parkeren in de dorpscentra op dit moment functioneert en geregeld is. Vervolgens brengen we in kaart wat de bepalende visies, ambities en ruimtelijke ontwikkelingen zijn die de komende jaren invloed hebben op de invulling van parkeren.



Wat betekenen de visies, ambities en ruimtelijke ontwikkelingen voor parkeren?

- Meierijstad zet in op een gezonde leefomgeving. In lijn met de ambitie 'duurzaam en gezond' wordt ingezet op een verschuiving van autogebruik naar het gebruik van duurzame vervoerswijzen. De actieve, gezonde en schone vormen van vervoer, zoals lopen, fietsen en het openbaar vervoer krijgen meer ruimte en prioriteit.
- De traditionele focus op het faciliteren van de auto verandert. Bij herinrichtings- en ontwikkelplannen in de dorpscentra krijgt de auto een minder dominante positie in de openbare ruimte: het verhogen van de kwaliteit van de leefomgeving komt centraal te staan.
- In de herontwikkeling van het centrumgebied van Veghel kiezen we bewust voor minder parkeren in de openbare ruimte, meer ruimte en prioriteit voor voetgangers en fietsen, de auto te gast en de inpassing van één of meerdere gebouwde parkeervoorzieningen. Gezien de schaarse ruimte wordt het hierbij een uitdaging om een goed evenwicht te vinden tussen de verschillende functies, belangen, wensen, eenmalige investeringen en structurele kosten.
- Meierijstad staat voor de opgave om +7.200 woningen te bouwen waarvan circa 80% in Veghel, Schijndel en Sint-Oedenrode. In basis is en blijft voor ontwikkelingen 'parkeren op eigen terrein' het uitgangspunt. Naast de aanleg van nieuwe parkeerplaatsen op eigen terrein, moet het voor

nieuw te realiseren woningen en voorzieningen ook mogelijk zijn om bestaande parkeerplaatsen of parkeerplaatsen 'op afstand' te benutten. Zo kunnen we efficiënter omgaan met de beschikbare (openbare) ruimte. Ook als dit betekent dat het soms wat verder lopen is om je auto te parkeren. Dit geeft meer ontwikkelmogelijkheden voor nieuwe woningen gericht op alle doelgroepen, van jong tot oud.

Bepalende uitgangspunten en keuzes voor het parkeren in onze dorpscentra:

1. Met parkeerbeleid dragen we bij aan de visies, ambities en ruimtelijke ontwikkelingen van de gemeente: het faciliteren van auto parkeren blijft belangrijk, maar staat niet (langer) op één.
2. In de inrichting van onze openbare ruimte geven we meer ruimte en prioriteit aan duurzame en gezonde vervoerswijzen.
3. Met regulering zorgen we voor 'de juiste parkeerder op de juiste plaats' en voorkomen we parkeeroverlast.
4. We leggen vast welke doelgroepen we op de verschillende parkeerlocaties willen faciliteren en prioriteren: wie parkeert waar met de auto?
5. Uitvoering van parkeerbeleid blijft voor zowel gebruiker als gemeente 'betaalbaar'.
6. Met actuele gebiedsgerichte parkeernormen maken we ruimtelijke ontwikkelingen en bijbehorende ambities mogelijk en voorkomen we parkeeroverlast.

De kaders, uitgangspunten en keuzes hebben we pragmatisch vertaald naar een parkeerbeleid per kern. We maken hierbij een onderscheid in de volgende niveaus van parkeerbeleid: geen beperkingen (1), licht sturend (2), sturend (3) en zeer strikt (4). De knoppen waaraan gedraaid kan worden, hebben we samengevat in:

1. Aanbod parkeerplaatsen c.q. parkeernormen: hoeveelheid beschikbare parkeerplaatsen en de normen die worden gehanteerd voor verschillende gebieden en doelgroepen.
2. Vormen van parkeerregulering: de verschillende methoden om parkeren te reguleren, zoals blauwe zones, parkeervergunningen, en betaald parkeren.
3. Locatie van parkeerplaatsen: waar de parkeerplaatsen zich bevinden ten opzichte van belangrijke bestemmingen, zoals woningen, winkels en werkplekken.
4. Mate van flankerend beleid met betrekking tot de inzet voor alternatieve duurzame vervoerwijzen: de maatregelen die worden genomen om duurzame vervoersalternatieven te stimuleren, zoals fietsinfrastructuur, openbaar vervoer en deelauto-programma's.

	aanbod pp parkeernormen	vormen van parkeerregulering	locatie van parkeerplaatsen	flankerend beleid	
Schijndel Sint Oedenrode	geen beperkingen	minimum normen	geen	'voor de deur'	Erp, Boerdonk, Boskant, Eerde, Keldonk, Mariaheide, Nijnsel, Olland, Wijbosch, Zijtaart
	licht sturend	beperkte gebiedsgerichte differentiatie	onbetaalde vormen in centrum	voorzieningen op loopafstand	
	sturend	gebiedsgerichte differentiatie	(on)betaalde vormen in centrum- en schil	autoluwe en autovrije zones	Veghel
	zeer strikt	maximum normen	betaald parkeren in 'gehele' stad	autovrije zones	

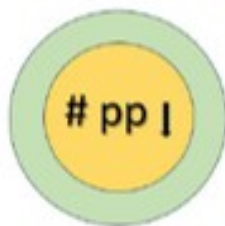
Parkeerbeleid 'geen beperkingen' is en blijft van toepassing in de kernen Erp, Boerdonk, Boskant, Eerde, Keldonk, Mariaheide, Nijnsel, Olland, Wijbosch, Zijtaart:

	aanbod pp parkeernormen	vormen van parkeerregulering	locatie van parkeerplaatsen	flankerend beleid
geen beperkingen	minimum normen	geen	'voor de deur'	beperkte inzet



Parkeerbeleid 'licht sturend' is en blijft van toepassing in Schijndel en Sint Oedenrode:

	aanbod pp parkeernormen	vormen van parkeerregulering	locatie van parkeerplaatsen	flankerend beleid
licht sturend	beperkte gebiedsgerichte differentiatie	onbetaalde vormen in centrum	voorzieningen op loopafstand	gemiddelde inzet



In Veghel kiezen we in de toekomstige situatie voor een meer sturend parkeerbeleid:

Doorkijk naar maatregelen:

Dorpscentra algemeen

- We gaan de werkingstijden eenduidig maken: van maandag tot en met zaterdag van 10.00 tot 17.00 uur. De traditionele koopavond heeft al langer zijn functie verloren. Daarom wordt de regulering tijdens koopavond geschrapt.
- We gaan beter handhaven op het gebruik van de blauwe zone en richten ons hierbij vooral op de parkeerders die momenteel geen blauwe schijf of ontheffing gebruiken.
- We gaan de uitgifteregels voor ontheffingen optimaliseren. We gaan zelf inventariseren welke woningen over parkeren beschikken en deze adressen op een zogenaamde POET-lijst zetten zodat ze niet meer in aanmerking kunnen komen voor een eerste ontheffing.

Veghel centrum

- We gaan diverse aanpassingen/optimalisaties in het blauwe zone gebied doorvoeren:
 - Leo vd Weijdenstraat: deels vrij parkeren;
 - Hoefplein: volledig blauwe zone invoeren, geen vrij parkeren meer;
 - Hoogstraat: blauwe zone aan beide zijden van de straat.
- De verouderde verwijsborden van de parkeerroute gaan we verwijderen.
- In het ontwikkelgebied Kloosterkwartier doet zich parkeeroverlast voor doordat de huidige parkeeropzet afwijkt van de oorspronkelijke plannen. Ondanks juridische afspraken tussen ontwikkelaar en gemeente blijkt de praktijk complex. Om tot een duurzame oplossing te komen, wordt gekozen voor een gezamenlijke aanpak waarbij alle betrokken stakeholders actief worden betrokken. Samen wordt verkend welke maatregelen binnen de bestaande kaders mogelijk zijn om de parkeeroverlast effectief aan te pakken.
- Fietsparkeren:

- Op locaties waar (te) veel fietsen buiten de voorzieningen worden geplaatst en bestaande voorzieningen niet of onvoldoende worden benut zal worden bekeken of deze verplaatst/ge-optimaliseerd kunnen worden of uitbreiding van capaciteit nodig is.
- Met het oog op de komst van BRT wordt voor het busstation nagegaan of het wenselijk is om hier een bewaakte fietsenstalling te maken (inclusief een voorziening voor fietsreparatie/onderhoud).
- 1e doorkijk naar verkeer en parkeren binnen Masterplan:
 - Voor de verkeersontsluiting in het centrumgebied wordt een onderscheid voorgesteld tussen een noordelijke zone waar de auto-te-gast is en een zuidelijke zone waar de auto-gewenst is.
 - Langs de Meijerijstraat is een meerlaagse gebouwde parkeervoorziening (hub) gepland.
 - Nadere uitwerking van de hub en aanvullende parkeermaatregelen vindt in het project en planproces voor het Masterplan plaats. Het gaat hierbij om o.a. de volgende onderwerpen:
 - Parkeerbalans centrum inclusief ontwikkelingen Masterplan;
 - Benodigde parkeercapaciteit in de hub;
 - Financiële haalbaarheid van de hub;
 - Consequenties voor de parkeerorganisatie;
 - Flankerende maatregelen in de omgeving (regulering in de schil).

Schijndel centrum

- We gaan het Catharinaplein volledig in de blauwe zone onderbrengen.
- Op de Markt maken we ruimte voor fietsparkeren, hiervoor worden auto parkeerplaatsen opgeofferd.
- Wij onderzoeken samen met centrummanagement een centrale fietsvoorziening op de locatie van de oude slagerij van Rooij.

Sint-Oedenrode centrum

- Op het autovrije deel van de Markt geldt momenteel een gedoogsituatie. Op het moment dat de reconstructie van het parkeerterrein bij De Neul met bijbehorende extra parkeerplaatsen gereed is, wordt deze gedoogsituatie beëindigd.
- Wij onderzoeken de mogelijkheid om de parkeerfunctie van de Heuvel op te heffen en in te richten als verblijfsgebied met een autoluw karakter (inclusief venstertijden voor laden en lossen).
- We gaan diverse aanpassingen/optimalisaties in het blauwe zone gebied doorvoeren:
 - Omzetten blauwe zone parkeerplaatsen naar vrije parkeerplaatsen Kofferen en Meierij;
 - Uitbreiding blauwe zone parkeerplaatsen Deken van Erpstraat;
 - Uitbreiding blauwe zone parkeerplaatsen Ameroyenhof;
 - Grenzen van het totale blauwe zone gebied verkleinen.



1. Inleiding

Voorliggend parkeerplan geeft richting aan hoe in Meierijstad de komende jaren met het parkeren van auto's en fietsen wordt omgegaan. Zo'n actueel kader is nodig door verschillende maatschappelijke ontwikkelingen die op ons afkomen. Hierbij bouwen we voort op de in 2022 vastgestelde Duurzame Mobiliteitsvisie.

1.1. Waarom een Parkeerplan voor gemeente Meerijstad?

Onze samenleving is volop in beweging. Denk aan de klimaatverandering en de overgang naar duurzame energie, de toenemende technologisering en digitalisering en veranderingen in de bevolkingsopbouw. Om goed in te kunnen spelen op al deze ontwikkelingen is in 2022 een duurzame mobiliteitsvisie vastgesteld. Met deze visie is richting gegeven aan hoe de komende jaren met mobiliteit wordt omgegaan in Meerijstad. De volgende stap is een vertaling van dit nieuwe kader naar een actueel parkeerplan. Eén van de instrumenten om te sturen op mobiliteit is het parkeerbeleid. Een reis met de auto en fiets begint en eindigt namelijk met parkeren en is daarmee een integraal onderdeel van mobiliteit. Daarnaast neemt parkeren momenteel een aanzienlijk deel van de openbare ruimte in beslag. Zeker in de dorpscentra van Veghel, Schijndel en Sint-Oedenrode. Elke vierkante meter kan maar één keer benut worden. Ook andere beleidsthema's zoals wonen, energie, klimaat en groen hebben ruimte nodig. Dat vraagt om na te denken over én regie te voeren op het gebruik van de beschikbare ruimte. Voor het vinden van de juiste balans is een zorgvuldige planning en inrichting van parkeerfaciliteiten noodzakelijk. Met dit plan stellen we kaders en maken we keuzes zodat parkeren de komende jaren een bijdrage kan leveren aan de actuele ambities en opgaven. Daarnaast beschikt Meerijstad over een enigszins verouderde Nota Parkeernormen. Een parkeerplan met daarin tevens een nieuwe kijk op parkeernormen (afgestemd op de locatie) is nodig om ruimtelijke ontwikkelingen en bijbehorende ambities mogelijk te maken.

1.2. Scope Parkeerplan

Dit parkeerplan heeft een duidelijke focus op de centra van Veghel, Schijndel en Sint-Oedenrode. De nieuwe Nota Parkeernormen is van toepassing op de gehele gemeente Meerijstad, en biedt richtlijnen en normen die in alle kernen gehanteerd zullen worden.

1.3. Het proces

Voor de uitwerking en onderbouwing van dit parkeerplan is er in het voorjaar van 2024 een actuele parkeermeting in de verschillende centra uitgevoerd. In april 2024 heeft een beeldvormende avond over parkeren met de gemeenteraad plaatsgevonden. In de periode daarna is met verschillende sleutelfiguren en vertegenwoordigers van stakeholders gesproken (o.a. bewoners, ondernemers, centrummanagement, woningcorporaties en diverse afdelingen binnen de gemeente). Na vaststelling door het college komt dit parkeerplan formeel ter inzage te liggen. Een samenvatting van de ingebrachte inspraakreacties en onze reactie en verwerking nemen we later in dit proces op in een reactienota die onderdeel wordt van het raadsvoorstel.

1.4. Leeswijzer

De opbouw van dit parkeerplan is als volgt. In hoofdstuk 2 wordt eerst een beeld geschetst van de huidige parkeersituatie.

Vervolgens worden in hoofdstuk 3 de bepalende visies en ambities in kaart gebracht en geven we op hoofdlijnen aan wat deze ontwikkelingen betekenen voor parkeren.

In hoofdstuk 4 worden de bepalende uitgangspunten en keuzes voor het parkeren in de dorpscentra van Meerijstad uitgewerkt en pragmatisch vertaald naar verschillende 'niveaus' van parkeerbeleid. Tot slot wordt in hoofdstuk 5 een doorkijk gegeven naar maatregelen voor de afzonderlijke dorpscentra en overige aandachtsgebieden.

De nieuwe Nota Parkeernormen is een separate bijlage van het parkeerplan. In deze nota liggen onze nieuwe parkeernormen vast en geven we aan hoe met auto- en fietsparkeren bij bouwontwikkelingen moet worden omgegaan.



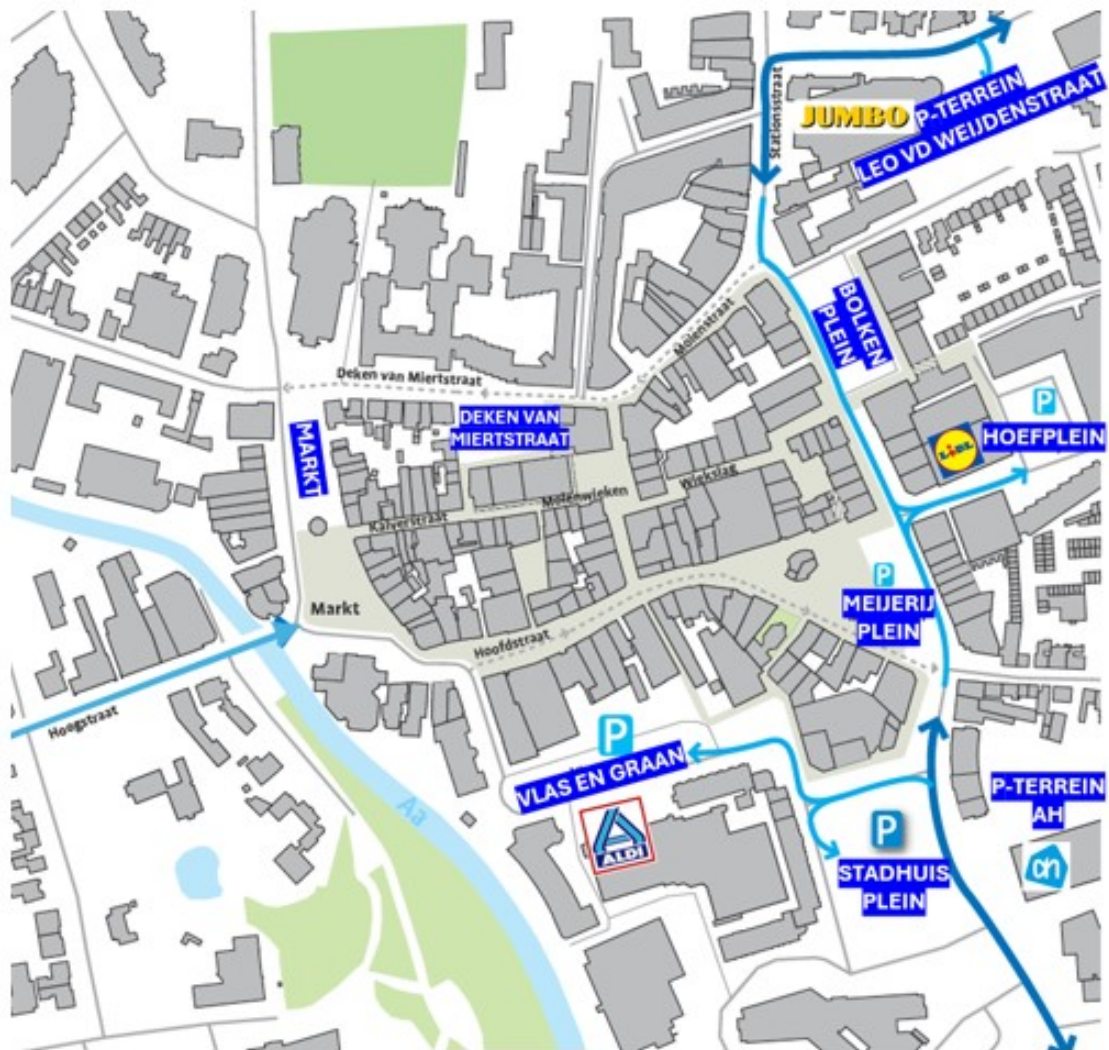
2. Parkeren in de dorpscentra op dit moment

De huidige parkeersituatie vormt het vertrekpunt voor dit parkeerplan. In dit hoofdstuk wordt beschreven hoe het parkeren in de dorpscentra op dit moment geregeld is en wat de belangrijkste bevindingen en aandachtspunten zijn.

2.1. Veghel centrum

Verkeersontsluiting en belangrijkste parkeerlocaties

- De verkeersontsluiting van het centrum in Veghel loopt via de Rembrandtlaan/Stadshuisplein aan de zuidzijde, de Iepenlaan/Leo van de Weijdenstraat aan de noordzijde en de Sluisstraat/Hoogstraat aan de westzijde.
- Het zwaartepunt van het parkeeraanbod ligt aan de oost- en zuidzijde van het centrumgebied en wordt primair ontsloten via de route Stadshuisplein, Meijerijstraat en Stationsstraat.



- Rondom het dorpscentrum liggen een 4-tal supermarkten (Jumbo, Lidl, Albert Heijn en Aldi). Deze supermarkten zijn belangrijke publiekstrekkers voor het centrumgebied. De bijbehorende parkeervoorzieningen vormen daarmee tevens een bronpunt voor een bezoek aan de winkels, voorzieningen en horeca in het dorpscentrum. Hierbij moet wel opgemerkt worden dat de Jumbo en Albert Heijn op ruim 300 meter van het dorpscentrum liggen. De Aldi en Lidl liggen qua loopafstand aanzienlijk gunstiger voor een combinatiebezoek aan het dorpscentrum. De afstand van deze supermarkten naar dichtbijzijnde winkels is 100 tot 150 meter. Hoe groter de afstand hoe kleiner het combinatiebezoek. Als afstand van supermarkt tot eerste vijf winkels maximaal 40 meter is, is combinatiebezoek 60%. Tussen 80 en 120 meter is combinatiebezoek 42 tot 48%.
- De bezoekers van de Lidl maken primair gebruik van parkeerlocaties Hoeffplein en Bolkenplein. De laatste locatie geldt tevens als functie voor het parkeren van werknemers.
- De Aldi ligt direct naast parkeerlocatie Vlas en Graan. Deze parkeervoorziening is samen met de vernieuwing van de Aldi in 2024 fors uitgebreid en vormt momenteel de belangrijkste parkeerlocatie voor een bezoek aan het dorpscentrum.
- De locaties Meijerijplein, Deken van Miertstraat en de Markt zijn qua capaciteit relatief kleine parkeerterreinen, maar vanwege hun centrale ligging populair bij bezoekers.
- Het Stadhuisplein heeft een primaire functie voor het lang parkeren van werknemers en bewoners.

Parkeerregulering

- Om te zorgen dat de parkeerplaatsen in het centrum door bezoekers en ontheffinghouders gebruikt kunnen worden, zijn circa 675 parkeerplaatsen gereguleerd met een blauwe zone. Op de parkeerplaatsen binnen de blauwe zone mag maximaal 2 uur geparkeerd worden. In basis geldt de blauwe zone van maandag tot en met zaterdag van 10:00 tot 17:00 uur (en op vrijdag tot 21:00 uur).



- Voor bewoners en bedrijven met een vestiging binnen het gebied ontheffinghouders en die niet over parkeren op eigen terrein beschikken is er de mogelijkheid een ontheffing te verkrijgen. In totaal zijn er circa 120 ontheffingen uitgegeven, waarvan het merendeel aan bewoners.
- Ontheffinghouders mogen gebruik maken van 'alle' blauwe zone parkeerplaatsen binnen het centrumgebied. Dit betekent dat een ontheffinghouder altijd kan uitwijken, mocht zijn/haar 'favoriete' parkeerplaats bezet zijn.
- Het Bolkenplein is enkel gereguleerd op vrijdag en zaterdag. Op doordeweekse dagen is dit terrein ongereguleerd om ook werknemers te kunnen faciliteren.
- Het Hoefplein naast de Lidl is deels gereguleerd met blauwe zone en deels ongereguleerd.

- Aan de zuidzijde van het Stadhuisplein is er op een beperkt aantal parkeerstroken sprake van regulering van maandag tot en met vrijdag. Dit zijn plekken ten behoeve van bezoek aan het gemeentehuis en zwembad. Het grote parkeerterrein van het Stadhuisplein valt buiten de parkeerregulering, zodat hier door werknemers en bewoners geparkeerd kan worden.
- Het parkeerterrein bij de Albert Heijn betreft privaat eigendom. Hier is een slagboom toegepast: de eerste 90 minuten betreft gratis parkeren (0-tarief), daarna wordt € 1,25 per uur gerekend.



Parkeermeting voorjaar 2024 – auto

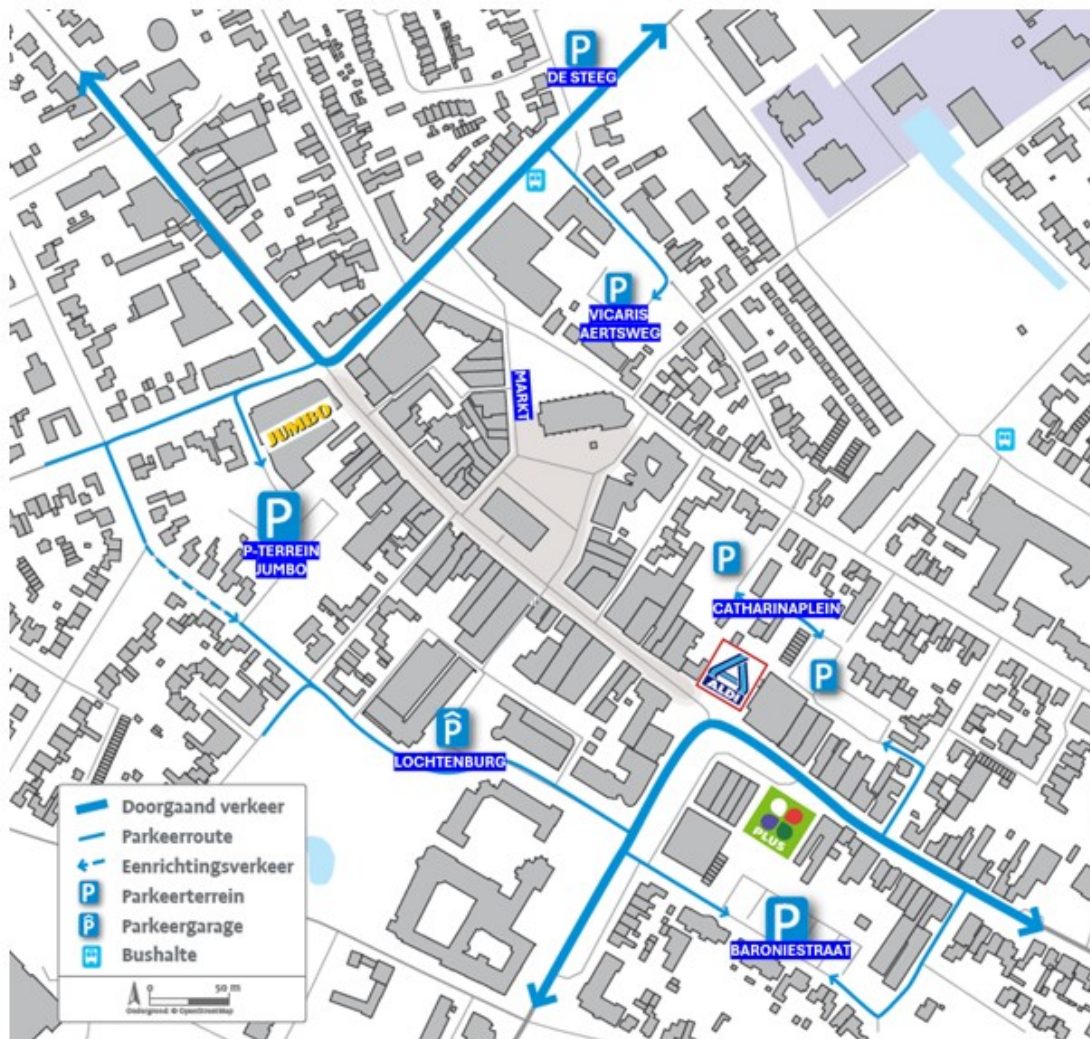
- In het voorjaar van 2024 is een actuele parkeermeting in en rondom het centrumgebied gehouden. Het onderzochte parkeerareaal omvat circa 675 gereguleerde en circa 2.000 ongereguleerde parkeerplaatsen.
- Tijdens piekmomenten (werkdag- en zaterdagochtend) is de overall parkeerdruk maximaal 70% in gereguleerd gebied (blauwe zone). Dit is iets lager dan eerdere metingen uit 2021 en 2022: de parkeerdruk was toen ruim 80%.
- Uit de parkeermeting blijkt dat een aanzienlijk deel van de parkeerders in de blauwe zone geen parkeerschijf of ontheffing gebruiken (tot circa 25%). Mede hierdoor is er op de populaire parkeerlocaties zoals Meijerijplein, Deken van Miertstraat en de Markt sprake van een relatief hoge parkeerdruk en is er tijdens piekmomenten weinig tot geen restcapaciteit beschikbaar.
- In en direct rondom het centrumgebied (deelgebied A op kaart hiernaast) liggen ruim 600 ongereguleerde parkeerplaatsen.



- De parkeerdruk op de ongereguleerde parkeerplaatsen in deelgebied A samen bedraagt op werkdagochtend maximaal 88%. Parkeerlocatie Stadhuisplein is vooral op doordeweekse dagen zeer druk (96%). Het ongereguleerde deel van parkeerlocatie Hoefplein kent alle dagen een hoge parkeerbezetting (92%).
- Parkeerlocatie Leo van der Weijdenstraat kent op alle dagen een lage parkeerbezetting. Op werkdagochtend is deze maximaal 41%.
- De maximale bezetting in de gebieden B, C, D, E en F is relatief beperkt. De hoogste bezetting wordt gemeten in gebied B (59% op werkdagochtend) en C (59% op zaterdag).

Parkeermeting voorjaar 2024 – fiets

- De formele stallingsplaatsen voor fiets kennen een beperkte bezetting. De maximale bezetting is gemeten op donderdagochtend, op dat moment is 41% van de ruim 1.000 beschikbare stallingsplaatsen voor fietsen bezet.
- Tijdens de piek stonden circa 186 fietsen buiten een formele voorziening.
- De grootste parkeervraag voor fietsen is te zien rond en nabij het centrale busstation van Veghel, ten zuiden van het gemeentehuis.



2.2. Schijndel centrum

Verkeersontsluiting en belangrijkste parkeerlocaties

- Schijndel bestaat uit een langgerekt dorpslint (Boschweg – Hoofdstraat) met aan weerszijden woonwijken. Centraal in dit lint ligt het dorpscentrum. Het centrumgebied is vanuit alle windrichtingen goed ontsloten. Vanuit het westen loopt de ontsluiting via de N617, Boschweg en Hoofdstraat. Vanuit het oosten via de N637, Rooiseweg, Europalaan en Hoofdstraat. Komend vanaf de noordkant loopt de route via N279, Steeg en Kluisstraat en vanaf de kant van Boxtel via de N618, Schootsestraat en Kloosterstraat.
- De belangrijkste parkeerlocaties liggen ten zuiden van de deels autovrije Hoofdstraat: het parkeerterrein van supermarkt Jumbo, de ondergrondse parkeergarage Lichtenburg en het parkeerterrein aan de Baroniestraat ter hoogte van supermarkt Plus.

AFBEELDING 15

- In augustus 2024 is een nieuwe vestiging van de Aldi geopend. Samen met deze ontwikkeling is vanaf de parkeerlocaties aan het Catharinaplein een directe looproute naar de Hoofdstraat gerealiseerd.
- Op de Markt zijn een aantal kortparkeerplaatsen (max 30 minuten) voor bezoekers beschikbaar.
- Parkeerterrein de Steeg heeft een functie voor langparkeerders.

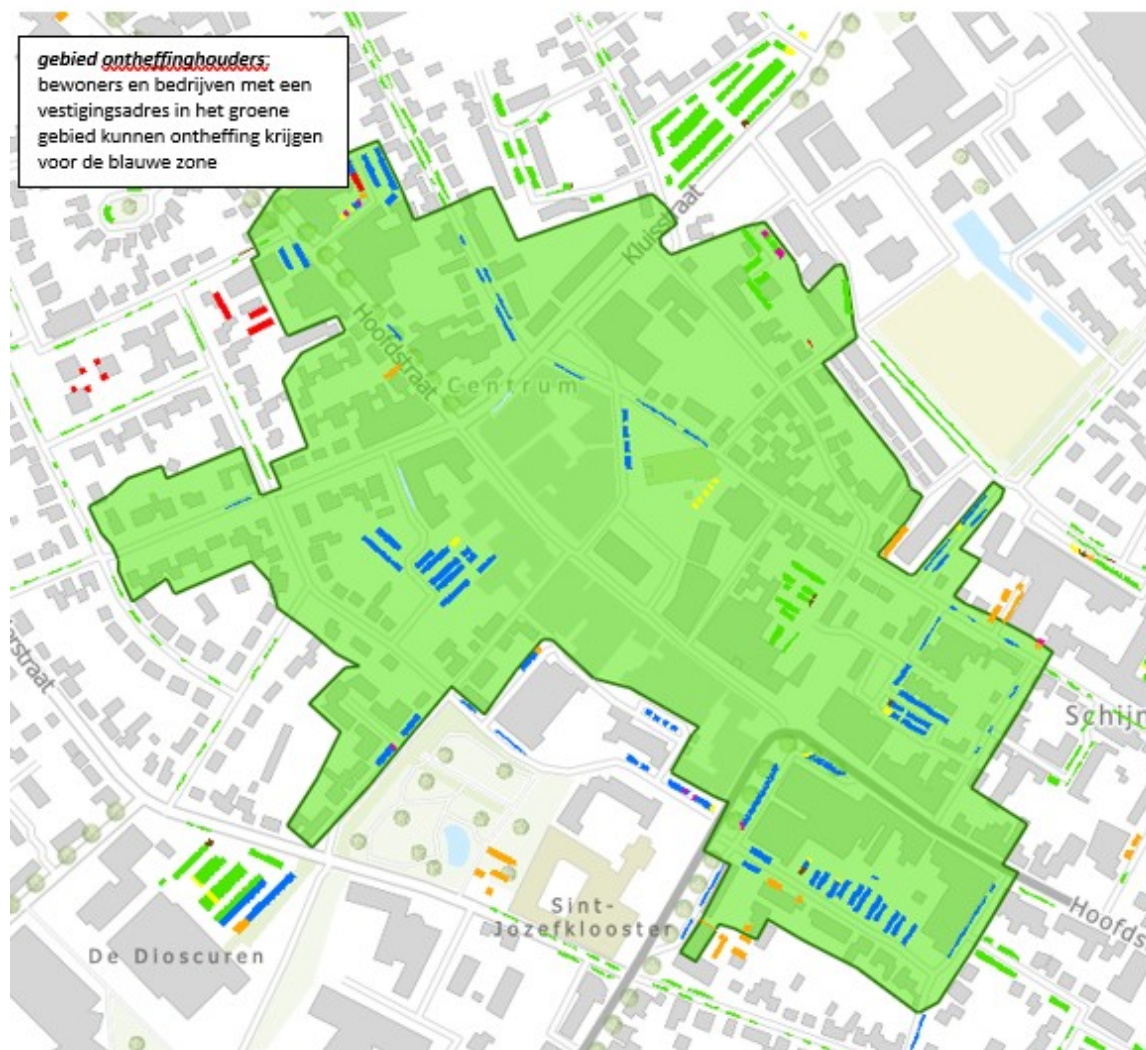
Parkeerregulering

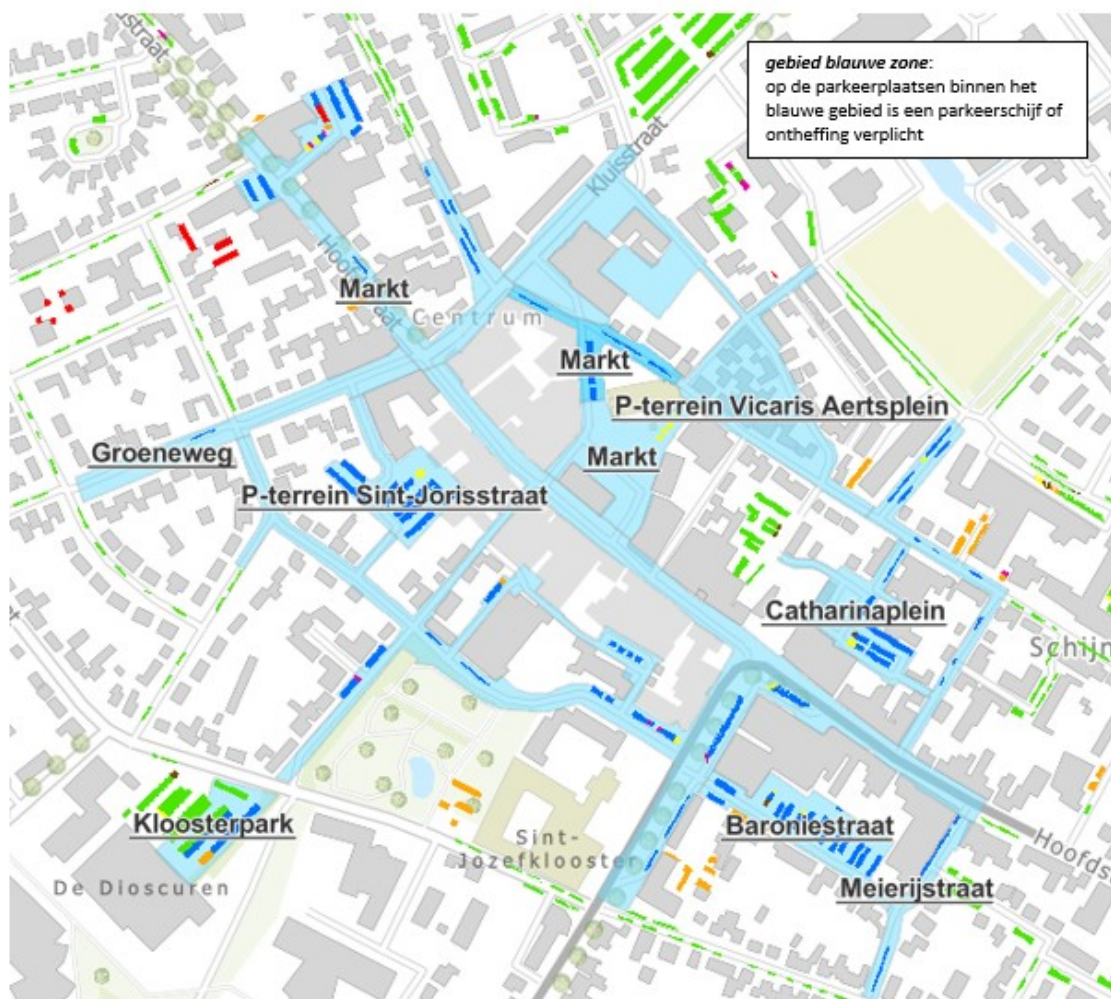
- Om te zorgen dat de parkeerplaatsen in het centrum door bezoekers en ontheffinghouders gebruikt kunnen worden zijn circa 590 parkeerplaatsen gereguleerd met een blauwe zone. Op de parkeerplaatsen binnen de blauwe zone mag maximaal 2 uur geparkeerd worden. In basis geldt de blauwe zone van maandag tot en met zaterdag van 09.00 tot 18.00 uur (en op vrijdag tot 20.00 uur).

- Op de Markt mag met de blauwe schijf maximaal 30 minuten geparkeerd worden.
- Voor bewoners en bedrijven met een vestiging in het blauwe zone gebied is er de mogelijkheid voor een ontheffing. In totaal zijn er circa 110 ontheffingen uitgegeven, waarvan het merendeel aan bewoners.
- Ontheffinghouders mogen gebruik maken van alle blauwe zone parkeerplaatsen. Dit betekent dat een ontheffinghouder altijd kan uitwijken, mocht zijn/haar 'favoriete' parkeerplaats bezet zijn. Tijdens piekmomenten geeft dat meer flexibiliteit.
- Het parkeerterrein de Steeg valt buiten de parkeerregulering.



- Ook parkeergarage Lichtenburg is ongereguleerd, hier kan tijdens openingstijden van 06.30 tot 00.00 uur gratis geparkeerd worden. Buiten deze tijden is de parkeergarage gesloten en is een parkeerverbod van kracht.





Parkeermeting voorjaar 2024 – auto

- Het actuele parkeerdrukonderzoek (voorjaar 2024) bevestigt het beeld van eerdere parkeermetingen: in Schijndel is sprake van een 'ontspannen parkeersituatie'.
- De overall parkeerdruk tijdens piekmomenten is relatief laag: maximaal 64% in gereguleerd gebied (blauwe zone). Uit de parkeermeting blijkt dat een aanzienlijk deel van de parkeerders in de blauwe zone geen parkeerschijf of ontheffing gebruiken (tot circa 25%).
- In het ongereguleerde schilgebied rondom het centrum bedraagt de parkeerdruk maximaal 48%.

Parkeermeting voorjaar 2024 – fiets

- Op zaterdagmiddag is sprake van een piekmoment: op dat moment bedraagt de bezetting van de ruim 440 stallingsplaatsen bijna 92%.
- Circa 127 fietsen staan op dat moment buiten een formele voorziening.

Bevindingen en aandachtspunten Schijndel centrum

- *Op het parkeerterrein bij de Jumbo (Sint Jorisplein) wordt regelmatig een tekort voor bezoekers ervaren. Afgezien van deze locatie zijn er verder geen parkeerlocaties waar de belangen van de diverse doelgroepen van het centrumgebied botsen.*
- *Binnen gereguleerd gebied wordt een deel van de parkeerdruk veroorzaakt door parkeerders zonder blauwe schijf of ontheffing.*
- *Venstertijden blauwe zone: de huidige venstertijden zijn van 09.00 tot 18.00 en op vrijdag tot 20.00 uur. De koopavond lijkt niet langer opportuun.*
- *De Aldi aan de Hoofdstraat is onlangs vernieuwd/uitgebreid. Tevens zijn er op deze locatie nieuwe appartementen gerealiseerd. Voor deze ontwikkeling is een ruimtelijke planprocedure doorlopen. Rondom de Aldi worden ruim 30 parkeerplaatsen toegevoegd. Verder wordt een beroep gedaan op de bestaande parkeercapaciteit aan het Catharinaplein. Voor het nu nog ongereguleerde deel van het Catharinaplein kan overwogen worden om deze toe te gaan voegen aan de blauwe zone. Dit parkeerterrein is van oudsher ongereguleerd, dit stamt nog uit de tijd dat hier het gemeentehuis van Schijndel was gevestigd. Dit parkeerterrein was primair bestemd voor werknemers van en bezoekers aan het gemeentehuis.*
- *Op de ongereguleerde parkeerlocaties de Steeg en Lichtenburg is op alle momenten van de week ruim voldoende restcapaciteit voor langparkeren.*
- *Doordeweeks wordt er geen knelpunt ervaren ten aanzien van fietsparkeren. De piek en behoefte aan extra stallingen ligt vooral in het weekend en tijdens evenementen. Er zijn circa 26 weekenden per jaar met kleine en grote evenementen in het centrumgebied van Schijndel.*

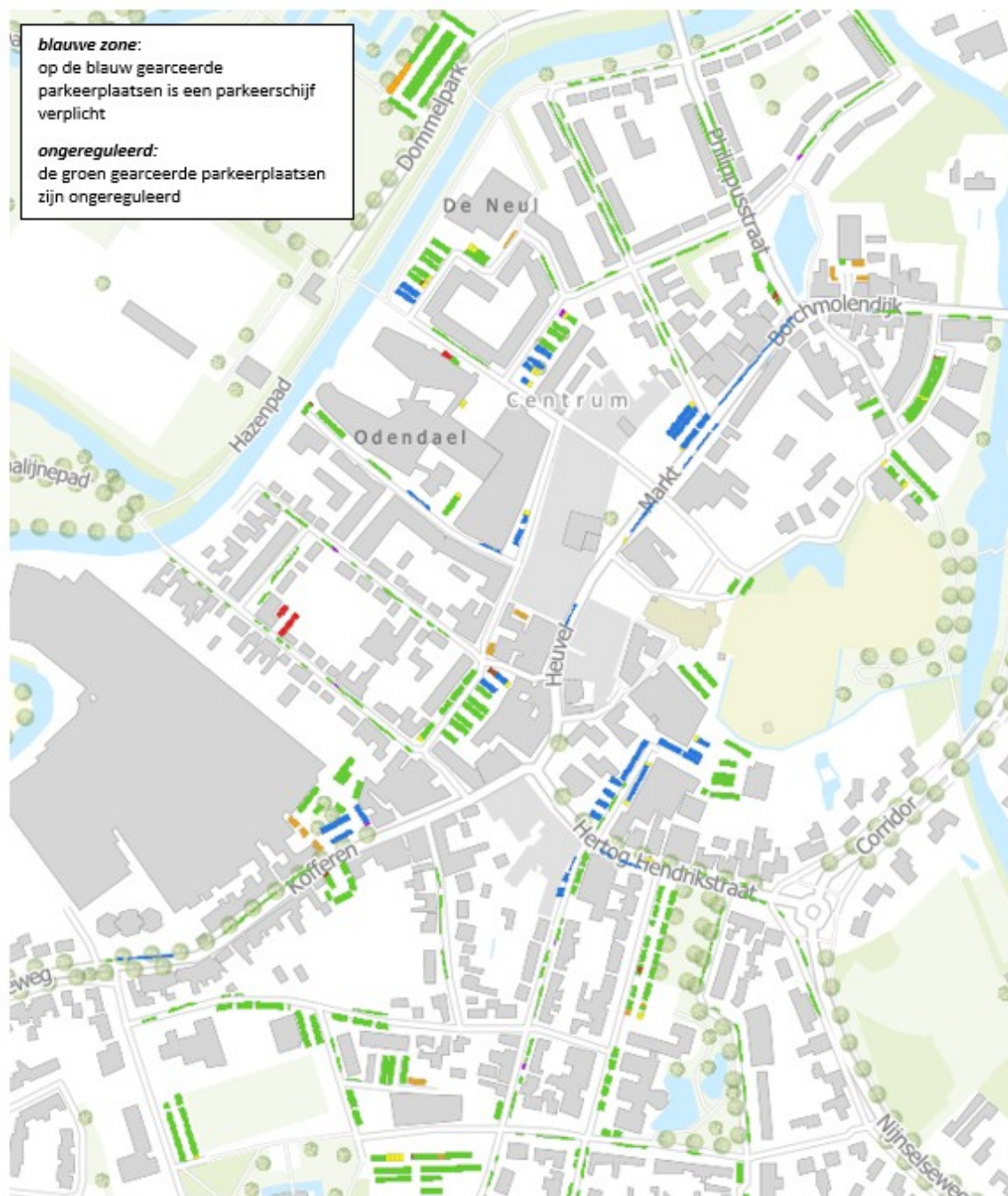
2.3. Sint-Oedenrode centrum

Verkeersontsluiting en belangrijkste parkeerlocaties

- Het centrum van Sint-Oedenrode is gelegen in een bocht van de Dommel. De verkeersontsluiting van het centrum loopt vanuit de kant van Schijndel via de Lindendijk. Vanaf deze kant kom je via de Borchmolendijk bij de Markt. Vanuit Nijnsel kom je aan de zuidzijde van het centrum binnen via de Nijnselseweg. Vanuit deze kant kom je via de Heuvel (eenrichtingsverkeer) bij de Markt.
- De parkeerlocaties bij de Jumbo en de Markt vormen van oudsher de belangrijkste 'bronzpunten' voor een bezoek aan het centrum.



- Met de verplaatsing van de Albert Heijn van de Markt naar de Borchmolendijk wordt er met 90 parkeerplaatsen een parkeerlocatie toegevoegd aan de noordzijde van het centrum.
- Aan de overkant van de Dommel bevindt zich op circa 450 meter loopafstand van de Markt parkeerterrein de Neul. Deze locatie is bedoeld voor langparkeren en campers.
- De Markt is gereconstrueerd en deels autovrij gemaakt. De parkeercapaciteit is in december 2023 van 113 parkeerplaatsen naar 54 parkeerplaatsen gegaan.



Parkeermeting voorjaar 2024 – auto

- In het voorjaar van 2024 is in en rondom het centrumgebied een actuele parkeermeting gehouden. Het onderzochte parkeerareaal omvat circa 265 geregeerde en 1.330 ongeregeerde parkeerplaatsen.
- De overall parkeerdruk tijdens piekmomenten is maximaal 76% in de blauwe zone (vrijdagochtend). Dit is circa 10% hoger dan eerdere metingen uit 2021 en 2022: de parkeerdruk was toen 66%. Hierbij wordt opgemerkt dat de AH nog niet is verplaatst en er tevens diverse bouwwerkzaamheden plaatsvinden waardoor er relatief veel werkbussen in het centrum geparkeerd staan. Tevens constateren we dat een deel van de parkeerders in de blauwe zone geen parkeerschijf gebruikt.
- In het ongeregeerde deel bedraagt de parkeerdruk op alle parkeerplaatsen samen circa 60%. Echter de parkeerdruk op de parkeerterreinen Hertog Hendrikstraat en Laan van Mariëndael is op vrijdagochtend respectievelijk 100% en 87%. Op werkdagen is de parkeerdruk op het parkeerterrein Laan van Mariëndael 97%.

Parkeermeting voorjaar 2024 – fiets

- Op dinsdagochtend staan er circa 212 fietsen in of nabij een formele stalling. De bezetting van de ruim 586 formele stallingsplaatsen bedraagt op dat moment 36%.
- Circa 143 fietsen staan op dat moment buiten een formele voorziening.

Parkeerregulering

- Om te zorgen dat de parkeerplaatsen in het centrum door bezoekers gebruikt kunnen worden zijn circa 265 parkeerplaatsen gereguleerd met een blauwe zone. Op de parkeerplaatsen binnen de blauwe zone mag maximaal 2 uur geparkeerd worden. In basis geldt de blauwe zone van maandag tot en met zaterdag van 08.00 tot 18:00 uur.

Bevindingen en aandachtspunten Sint-Oedenrode centrum

- *De overall parkeerdruk in het gereguleerde deel van het centrumgebied bedraagt maximaal 76%. Een deel van deze parkeerdruk wordt veroorzaakt door parkeerders zonder gebruik van de blauwe schijf.*
- *In het ongereguleerde deel van het centrumgebied bedraagt parkeerdruk op alle parkeerplaatsen samen maximaal circa 60%. Echter de parkeerterreinen Hertog Hendrikstraat en Laan van Mariëndael hebben tijdens de piekmomenten een parkeerdruk van 90 tot 100%. De parkeerdruk op parkeerterrein Dommelpark ('de Neul') is op werkdagen overdag maximaal 8%.*
- *Naar verwachting wordt met de aanstaande verplaatsing van de Albert Heijn de parkeersituatie verbeterd. Het centrumgebied kent vanaf dat moment drie bronpunten/parkeerlocaties als startpunt voor een bezoek aan het centrumgebied: parkeerterreinen Albert Heijn, Markt en Jumbo.*
- *Op het autovrije deel van de Markt geldt momenteel een gedoogsituatie. Op het moment dat de reconstructie van het parkeerterrein bij De Neul met bijbehorende extra parkeerplaatsen gereed is, wordt deze gedoogsituatie beëindigd.*

3. Visies, ambities en ruimtelijke ontwikkelingen

In dit hoofdstuk beschrijven we de bepalende visies, ambities en ruimtelijke ontwikkelingen die invloed hebben op de invulling van parkeren in de dorpscentra. Parkeren is namelijk geen doel op zich, maar een middel om de visie en ambities van de gemeente te ondersteunen. De visies en ambities van de gemeente Meerijstad hebben allemaal directe of indirect invloed op parkeren. De implicaties voor het te voeren parkeerbeleid kunnen per centrum verschillen. In dit hoofdstuk worden de implicaties voor parkeren op hoofdlijnen geschetst.



3.1. Duurzame Mobiliteitsvisie

Bereikbaar, leefbaar, duurzaam en gezond

In de Duurzame Mobiliteitsvisie (raadsbesluit 2022) staan de volgende ambities centraal:

1. Bereikbaar Meerijstad: "werken aan een economisch vitale stad"
2. Leefbaar Meerijstad: "zorg dragen voor een prettige en veilige leefomgeving"
3. Duurzaam en gezond Meerijstad: "transitie naar een duurzame, gezonde en slimme mobiliteit"

Keuze voor Bus Rapid Transit en kwaliteitssprong fiets

Naast een verbetering van de A50 (aanleg parallelstructuur en capaciteitsuitbreiding) en de hoofdwegstructuur (o.a. aanpak van de doorstroming en verkeersveiligheid op de N279) wordt met de Duurzame Mobiliteitsvisie nadrukkelijk ingezet op een beter openbaar vervoer (Bus Rapid Transit) en een kwaliteitssprong voor de fiets.

Breed pakket aan fietsmaatregelen

Met de kwaliteitssprong fiets wordt ingezet op een breed pakket aan maatregelen uiteenlopend van de aanleg van fietspaden en snelfietsroutes, de verbetering van fietsparkeervoorzieningen en fietsstimulering (doelgroepenbenadering, marketing en communicatie).

3.2. Visie Duurzaamheid 2050

Een duurzaam Meerijstad in 2050

Het doel van de Duurzaamheidsvisie (raadsbesluit 2018) is een duurzaam Meerijstad in 2050. Omdat er sprake is van een complexe verandering wordt duurzaamheid aangepakt als een programma. Het uitvoeringsprogramma 2023-2026 is gebaseerd op zowel landelijke, regionale als lokale ontwikkelingen. Het integraal verduurzamen van onze leefomgeving krijgt steeds meer aandacht. We willen onze dorpen zo toekomstbestendig en duurzaam mogelijk inrichten. De duurzaamheidsthema's hangen steeds meer samen, zoals energieopwekking, mobiliteit, gezondheid en klimaatadaptatie.

Mobiliteit in 2050 is schoon en anders

Ons duurzaam mobiliteitsbeleid is gericht op het voorkomen van verplaatsingen. Verplaatsingen die wel plaatsvinden, zijn schoon. Dit betekent dat we maximaal inzetten op voet- en fietsverkeer, aansluiting zoeken op de provinciale snelfietsroutes en inzetten op zero-emissie vervoer bij de aanbesteding van regionaal openbaar en/of groeps- en zorgvervoer. We stimuleren elektrisch vervoer waar mogelijk.

Inrichting openbare ruimte: meer groen en klimaatbestendig

Samen met stakeholders zetten we in op meer groen dicht bij huis en werkomgeving, met oog voor biodiversiteit. Dit kan door bijvoorbeeld open tegels op parkeerplaatsen, groene daken en gevels, meer vaste planten in openbaar groen. Dit doen wij als gemeente in ieder geval bij de (her)ontwikkeling van nieuwe woon-, werk- en recreatiegebieden. Dit borgen wij door helder groenbeleid en een integraal ontwerp kader voor de openbare ruimte. Een kans daartoe is bijvoorbeeld aanwezig bij de herinrichting van het centrumgebied Veghel.

3.3. Gezondheidsnota

Gezondheidsbeleid steeds breder en integraler

De gezondheid van inwoners wordt door verschillende factoren bepaald. Gezondheid is daarom steeds meer iets van alle facetten van de samenleving. Aspecten van gezondheid komen voor in alle levensdomeinen van mensen. Daarmee is gezondheid binnen alle beleidsterreinen een issue en niet langer slechts een thema voor zorgprofessionals. En daarmee zijn er op meerdere terreinen aanknopingspunten voor gezondheid.

Gezonde groene omgeving

Een belangrijk thema voor het fysieke domein betreft het realiseren en onderhouden van een gezonde groene omgeving. In de gemeentelijke ruimtelijke planvorming hebben de gezondheidsaspecten voor inwoners een hoge prioriteit. Het betreft hier een integrale gebiedsaanpak waar beheer en inrichting van de openbare ruimte samen kunnen komen met thema's als biodiversiteit, klimaatadaptatie, spelen en bewegen en toegankelijkheid. De inrichting van de leefomgeving heeft invloed op de gezondheid. Aantoonbare factoren die van invloed zijn op gezond gedrag zijn fiets- en wandelpaden, groen in de wijk, natuur en recreatiegebieden, ontmoetingsmogelijkheden, speeltuinen, speel- en beweegtoestellen en ruimte voor bewegen. Ook een positief effect hebben de aanwezigheid van voorzieningen zoals scholen, aantrekkelijke openbare ruimte, gezond voedselaanbod en de afwezigheid van omgevingslawaai en schadelijke stoffen in de lucht. Groen in de wijk draagt bij aan een betere mentale gezondheid en speelt een rol bij de vermindering van overgewicht, diabetes type 2 en hart- en vaatziekten.

Wat betekenen de Duurzame Mobiliteitsvisie, Visie Duurzaamheid en de Gezondheidsnota voor parkeren?

- *Meerijstad zet in op een gezonde leefomgeving. In lijn met de ambitie 'duurzaam en gezond' wordt ingezet op een verschuiving van autogebruik naar het gebruik van duurzame vervoerswijzen.*
- *De actieve, gezonde en schone vormen van vervoer, zoals lopen, fietsen en het openbaar vervoer krijgen meer ruimte en prioriteit.*
- *De traditionele focus op het faciliteren van de auto verandert. Bij herinrichtings- en ontwikkelplannen in de dorpscentra krijgt de auto een minder dominante positie in de openbare ruimte: het verhogen van de kwaliteit van de leefomgeving komt centraal te staan.*

3.4. Centrumvisies

De basis voor de huidige staat en verdere ontwikkeling van de dorpscentra van Veghel, Schijndel en Sint-Oedenrode ligt vast in de centrumvisie gemeente Meerijstad (raadsbesluit 2018). Voor Veghel heeft in 2019 een nadere uitwerking plaatsgevonden in de Visie herstructurering centrumgebied. Momenteel wordt er voor Veghel gewerkt aan de uitwerking van een ruimtelijk koersdocument alsmede een stedenbouwkundige visie voor de deelgebieden Meijerijgaarde en Stadhuisplein.

Centrumvisie algemeen: lokale compacte dorpscentra

- Veghel, Schijndel en Sint-Oedenrode beschikken ieder over een herkenbaar, toegankelijk en aantrekkelijk dorpscentrum.
- Qua profilering wordt voor de centra primair aansluiting gezocht bij het eigen verzorgingsgebied en dorps karakter.
- De primaire focus op het eigen verzorgingsgebied betekent dat het belang van de dagelijkse (boodschappen)voorzieningen verder toeneemt.
- Het belang van winkels in vooral de niet-dagelijkse sector neemt steeds verder af. Tegelijkertijd krijgen wonen, horeca, cultuur, evenementen en andere sociaal-maatschappelijke centrumfuncties een belangrijkere rol.
- Met de versterking van lokale compacte dorpscentra wordt een centrumbezoek per fiets aantrekkelijker en kan het aantal verkeersbewegingen met de auto omlaag.

Centrumvisie: Schijndel

- Het centrum van Schijndel heeft primair een lokale verzorgingsfunctie voor het eigen dorp.
- De Hoofdstraat en de aanwezige supermarkten vormen de basis voor het centrumgebied.
- Tussen de supermarkten vormt de Hoofdstraat een ononderbroken lint van winkels, horeca en voorzieningen.
- De Markt is de belangrijkste verblijfsplek in het midden van het dorpslint.
- Om het centrum compact en overzichtelijk te houden wordt winkelaanbod in randgebieden buiten de hoofdstructuur waar mogelijk afgebouwd en ontmoedigd. Wanneer de kans zich voor doet, worden dit soort locaties bij voorkeur getransformeerd naar wonen.

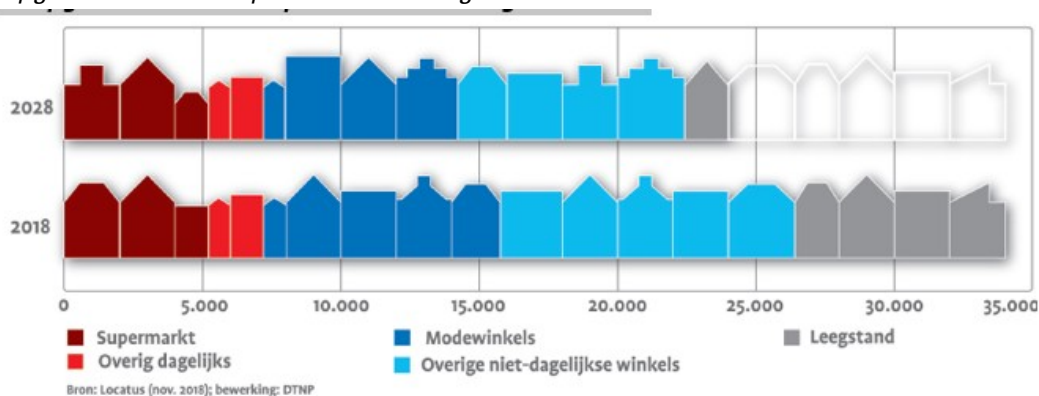
Centrumvisie: Sint-Oedenrode

- Naast supermarkten en winkels met een lokale verzorgingsfunctie kent het centrum een aantal sterke verblijfsplekken met hoogwaardige horeca. Vooral de monumentale panden aan de Markt zorgen voor een herkenbaar en sfeervol historisch dorpshart.
- Markt en Heuvel vormen de basis voor het centrumgebied. De voormalige winkelfuncties in Borchgrave worden stap voor stap afgebouwd.
- De Albert Heijn gaat van de Markt naar locatie Borchmolendijk verplaatst worden.
- De supermarkten bevinden zich buiten de hoofdstructuur van centrumgebied. Het borgen van combinatiebezoek tussen supermarkten en centrum is een aandachtspunt.
- Door de verplaatsing van de Albert Heijn neemt de parkeerbehoefte op de Markt af, dit biedt kansen voor een betere verblijfskwaliteit van de openbare ruimte.
- De verkeersfunctie van de Heuvel blijft behouden: eenrichtingsverkeer en een 'shared space' inrichting van de openbare ruimte biedt de beste balans tussen bereikbaarheid en ruimtelijke kwaliteit.

Visie herstructurering centrum Veghel

- De ambitie is om een aantrekkelijk en relevant dorpscentrum met een compacter winkelgebied te realiseren. Het centrum moet gelden als plek voor verbinding en ontmoeting.
- Het centrum wordt fors verkleind: circa 1/3 van de winkelmeters krijgt een andere functie.
- In de nieuwe centrumstructuur vormen de Markt, Hoofdstraat en Meijerijplein de basis. Overige centrumfuncties sluiten hier op aan.
- De Hoofdstraat (tussen de Markt en het Meijerijplein) blijft autovrij tijdens openingstijden van de winkels.
- Toekomstige supermarktontwikkelingen dienen bij te dragen aan een versterking van de basisstructuur van het dorpscentrum. Nabijheid en zichtbaarheid van de overige winkels en voorzieningen vergroot het combinatiebezoek vanuit de supermarkten.

De opgave voor een compacter centrum Veghel in beeld



Ruimtelijk Koersdocument Veghel (CONCEPT)

- De vier hoofdpijlers van de ruimtelijke koers zijn: herkenbaar, toegankelijk, compact en aantrekkelijk. De koers betreft een stip op de horizon voor 2050.
- Belangrijke gebouwen, structuren en plekken die van oudsher de identiteit vormen van Veghel staan centraal in de toekomstige koers van het centrumgebied. Ze vormen de verbindende schakel tussen heden en verleden en tussen verschillende gebieden.
- De Aa gaat (weer) een belangrijke rol spelen in het centrum. Voorkanten van bebouwing, winkels of andere voorzieningen richten zich op de Aa.
- De Aa is de groen-blauwe ruggengraat van Veghel: door nieuwe groene oost-west verbindingen te maken vanuit de Aa wordt het groen Veghel ingetrokken.



- Met meer ruimte voor groen wordt hittestress aangepakt, biodiversiteit vergroot en kan water beter infiltreren in de grond. Meer groen maakt het centrum bovendien aantrekkelijker als verblijfsgebied.
- Het centrum wordt een mix van wonen en winkelen. Daaromheen is een woonmilieu geconcentreerd met veel open groene ruimte. De grootste concentraties van bouwhoogtes bevinden zich rondom de mobiliteitsas van de Rembrandtlaan (en het Havenkwartier).
- Voetgangers en fietsers krijgen meer ruimte en prioriteit in het centrumgebied. Langzaam verkeer routes worden gekoppeld aan de belangrijke grote groenstructuren.
- In Veghel centrum is de auto te gast. Het 'middengebied' is zoveel mogelijk vrij van auto's. Aan de mobiliteitsassen komen gebouwde parkeervoorzieningen. De gebouwde parkeervoorzieningen worden op een aantrekkelijke manier vormgegeven óf bevinden zich onder/achter bebouwing uit het zicht.

Masterplan centrumgebied Veghel (CONCEPT)

- In opdracht van gebiedsontwikkelaar Stam + De Koning en de gemeente werkt DOK Architecten momenteel aan een stedenbouwkundig masterplan voor het centrumgebied.
- Het studiegebied van DOK Architecten omvat de gebieden Stadhuisplein en Meerijgaarde.



- DOK constateert in haar studie dat de openbare ruimtes in de huidige situatie voornamelijk verhard is. Daarnaast lijken veel pleinen in het centrum 'weg te waaien': de ruimtes zijn niet duidelijk omkaderd of zijn bijna uitsluitend gevuld met parkeerplaatsen. Dit zorgt voor hittestress en mogelijk problemen met de waterberging.
- Een belangrijk thema voor het creëren van een prettig, toekomstbestendig centrum is het aansterken van het groen. Door een aantal groene wiggen te creëren vanuit het Julianapark wordt de hittestress aangepakt, maar ook een wandeling door het centrum gecreëerd door een aaneensluiting van prettige openbare ruimtes.
- Voor parkeren wordt nadrukkelijk gekeken naar de ruimtelijke inpassing van een meerlaagse gebouwde parkeervoorziening (hub) die een functie kan vervullen voor de opvang van zowel (een deel van de) parkeerbehoefte van nieuwe woningen alsmede ter compensatie van op te heffen parkeerplaatsen in de openbare ruimte (o.a. de parkeerlocaties Meijerijplein, Bolkenplein en Stadhuisplein).

Wat betekenen de Centrumvisies voor parkeren?

- In de compacte dorpscentra vormen de supermarkten belangrijke publiekstrekkers. De parkeervoorzieningen bij de supermarkten vormen daarmee een belangrijk onderdeel in het totale parkeeraanbod ten behoeve van het centrumgebied.
- Voor het borgen van combinatiebezoek is het creëren van logische en aantrekkelijke looproutes tussen supermarkten, bijbehorende parkeervoorzieningen en overige centrumfuncties een belangrijk aandachtspunt.
- De dorpscentra richten zich ieder primair op hun eigen lokale verzorgingsgebied. Dit biedt grote kansen voor meer lopen en fietsen. Dit sluit naadloos aan op de ambities van de Duurzame Mobiliteitsvisie.
- In de herontwikkeling van het centrumgebied van Veghel kiezen we bewust voor minder parkeren in de openbare ruimte, meer ruimte en prioriteit voor voetgangers en fietsen, de auto te gast en de inpassing van één of meerdere gebouwde parkeervoorzieningen.
- In het centrumgebied van Veghel komen diverse ruimtelijke ambities samen. Gezien de schaarse ruimte wordt het hierbij een uitdaging om een goed evenwicht te vinden tussen de verschillende functies, belangen, wensen, eenmalige investeringen en structurele kosten. Passend binnen de centrumambities zullen we ook ruimte moeten reserveren om het parkeren van auto's te faciliteren.

3.5. Woonzorgvisie

+7.200 woningen tot 2040

- Wonen is voor iedereen een noodzakelijke basis in zijn of haar leven. Helaas is het vinden van een passende en betaalbare woning voor veel mensen een steeds lastigere opgave geworden. Er zijn veel actieve woningzoekers in Meerijstad en door de schaarste in het woningaanbod blijven prijzen stijgen en zijn er wachtlijsten voor huurwoningen. De urgentie om meer woningen te bouwen is hoog, vooral voor de doelgroepen alleenstaanden, koppels in de middenleeftijden en jonge gezinnen.
- De meest actuele bevolkingsprognose van de provincie gaat voor de groei van het aantal inwoners van Meerijstad uit van circa 88.000 inwoners in 2030 en ruim 92.590 inwoners in 2040. Op basis van de Woonzorgvisie (raadsbesluit 26 september 2024) is het woningbouwprogramma voor Meerijstad bepaald. In totaal gaat het tot 2040 om een toevoeging van circa 7.200 woningen.
- In het Actieplan Woningbouw (raadsbesluit 2021) was de verdeling van de nieuw te realiseren woningen over de verschillende kernen als volgt verdeeld:
 - 50% in Veghel;
 - 15% in Schijndel;
 - 15% in Sint Oedenrode;
 - 20% in de kleine kernen.
- Het bouwen van woningen is geen zelfstandige opgave. Meerijstad gaat voor een integrale benadering van de diverse ruimtelijke ambities en uitdagingen. Bouwplannen moeten niet alleen een antwoord zijn op de grote vraag naar woningen die er nu is maar ze moeten ook zorgen voor een duurzame kwalitatieve verbetering van de woningvoorraad en de leefomgeving. Leefbare en toekomstbestendige dorpen en buurten betekent ook voldoende parkeerplaatsen en geen parkeeroverlast.

Wat betekent de Woonzorgvisie voor parkeren?

- Meerijstad staat voor de opgave om +7.200 woningen te bouwen waarvan circa 80% in Veghel, Schijndel en Sint Oedenrode. In basis is en blijft voor ontwikkelingen 'parkeren op eigen terrein' het uitgangspunt. In de dorpscentra is het echter niet op alle locaties mogelijk om (voldoende) parkeerplaatsen te realiseren. Ook zijn sommige locaties lastig of niet per auto bereikbaar. Ook kan het voorkomen dat er op ontwikkellocaties bestaande parkeerplaatsen gaan vervallen.
- Naast de aanleg van nieuwe parkeerplaatsen op eigen terrein, moet het voor nieuw te realiseren woningen en voorzieningen ook mogelijk zijn om bestaande parkeerplaatsen of parkeerplaatsen 'op afstand' te benutten. Zo kunnen we efficiënter omgaan met de beschikbare (openbare) ruimte. Ook als dit betekent dat het soms wat verder lopen is om je auto te parkeren. Dit geeft meer ontwikkelmogelijkheden voor nieuwe woningen gericht op alle doelgroepen, van jong tot oud.
- Voor de woningbouwopgave is het van belang om met actuele autoparkeernormen te kunnen werken die aansluiten bij de kenmerken van de specifieke locatie. En daar waar 'parkeren op eigen terrein' niet mogelijk is willen we onder voorwaarden af kunnen wijken en/of maatwerk kunnen toepassen.

4. Bepalende uitgangspunten en keuzes

Het parkeren in Meerijstad draagt bij aan het behalen van de gestelde ambities op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid, duurzaamheid, woningbouw en centrumontwikkeling. Hiervoor (hoofdstuk 3) hebben we de implicaties voor parkeren op hoofdlijnen benoemd. In dit hoofdstuk geven we aan de hand van 6 uitgangspunten en keuzes verder richting aan het parkeerbeleid in onze dorpscentra:

Bepalende uitgangspunten en keuzes voor het parkeren in onze dorpscentra:

1. *Met parkeerbeleid dragen we bij aan de visies, ambities en ruimtelijke ontwikkelingen van de gemeente: het faciliteren van auto parkeren blijft belangrijk, maar staat niet (langer) op één.*
2. *In de inrichting van onze openbare ruimte geven we meer ruimte en prioriteit aan duurzame en gezonde vervoerswijzen.*
3. *Met regulering zorgen we voor 'de juiste parkeerder op de juiste plaats' en voorkomen we parkeeroverlast.*
4. *We leggen vast welke doelgroepen we op de verschillende parkeerlocaties willen faciliteren en prioriteren: wie parkeert waar met de auto?*
5. *Uitvoering van parkeerbeleid blijft voor zowel gebruiker als gemeente 'betaalbaar'.*
6. *Met actuele gebiedsgerichte parkeernormen maken we ruimtelijke ontwikkelingen en bijbehorende ambities mogelijk en voorkomen we parkeeroverlast.*

We sluiten hoofdstuk 4 af met de hoofdlijnen van het parkeerbeleid per kern, waarbij we een onderscheid maken in de volgende niveaus: geen beperkingen (1), licht sturend (2) en sturend (3).

4.1. Met parkeerbeleid dragen we bij aan de visies, ambities en ruimtelijke ontwikkelingen van de gemeente

De traditionele focus op het faciliteren van de auto verandert: het faciliteren van auto parkeren blijft belangrijk, maar staat niet (langer) op één

- We willen bereikbaar en gastvrij blijven voor bezoekers die met de auto naar de dorpscentra komen. Naast bezoekers voorzien we ook in de parkeerbehoefte van bewoners en werknemers. Daar horen goed vindbare en aantrekkelijke parkeervoorzieningen bij.
- Tegelijkertijd zetten we de komende jaren nadrukkelijk in op een verschuiving van autogebruik naar het gebruik van duurzame vervoerswijzen. De actieve, gezonde en schone vormen van vervoer, zoals lopen, fietsen en het openbaar vervoer krijgen daarom meer ruimte en prioriteit.
- Om de bereikbaarheid van de centra te verbeteren, biedt het stimuleren van fietsgebruik en wandelen voor het maken van korte verplaatsingen grote kansen: relatief veel autoverplaatsingen die in Meierijstad worden gemaakt, zijn vaak ook uitstekend met de fiets of te voet te maken.

Samenhang en balans tussen bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en gezondheid

- De 'parkeerbalans' van de dorpscentra beschouwen we niet als een vaststaand gegeven, maar als iets waar we de komende jaren ook zelf invloed op hebben.
- Concreet betekent dit dat we bij herinrichtings- en ontwikkelplannen prioriteit kunnen geven aan andere functies dan parkeren zoals bijvoorbeeld groen, verblijven of extra ruimte voor langzaam verkeer.
- Mocht dit ten koste gaan van bestaande parkeerplaatsen brengen we in kaart wat dit (mogelijk) betekent voor de 'parkeerbalans' van het dorpscentrum. Bij de afweging en keuze kijken we naar de samenhang en balans tussen bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid, gezondheid en bijbehorende kosten.

4.2. We geven meer ruimte en prioriteit aan duurzame en gezonde vervoerswijzen

Voetgangers

Bij herinrichtings- en ontwikkelplannen voor de dorpscentra besteden we de komende jaren extra aandacht aan de voetganger. Dit kan betekenen dat we parkeerplekken opheffen ten behoeve van meer ruimte voor voetgangers. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de inpassing (en uitbreiding) van:

- Voetgangerszones;
- Brede en kwalitatieve trottoirs;
- Oversteekvoorzieningen;
- Groene ruimtes, bomen, beplanting;
- Zitgelegenheden en speelvoorzieningen;
- Openbare toiletvoorziening;
- Ruimte voor markten, evenementen en festivals.

Fietsparkeren

We zetten in de dorpscentra in op het verbeteren van zowel het aantal als de kwaliteit, toegankelijkheid en de veiligheid van fietsparkeerplaatsen. Dit kan in een afgesloten parkeervoorziening. Maar ook met extra palen of stallingen voor hangslot

Het inpassen van fietsparkeren vereist maatwerk per centrum. De belangrijkste uitgangspunten voor de dorpscentra zijn:

Voldoende fietsparkeerplaatsen:

- Op locaties waar structureel te veel fietsen buiten de formele stalling staan kijken we naar uitbreiding van capaciteit.
- Waar nodig en passend zetten we autoparkeerplaatsen om naar fietsparkeerplaatsen.

Doelgroep- en locatiespecifieke oplossingen:

- Fietsparkeerplaatsen stemmen we af op diverse gebruikers, inclusief grotere, zwaardere, elektrische fietsen en fietsen met extra's zoals kratjes. En ter voorkoming van fietsdiefstal passen we stallingen toe waar de fiets veilig vast gemaakt kan worden (voorkomen van fietsdiefstal). Bij voorkeur met een 2e dwarsbeugel zodat een kettingslot niet naar beneden kan glijden.
- We blijven het kort parkeren van fietsen bij functies en bestemmingen 'voor de deur' faciliteren.
- Afhankelijk van de wens en behoefte in een centrum kijken we naar de inpassing/realisatie van een centrale fietsparkeervoorziening ten behoeve van het langer parkeren van fietsen.



Toegankelijkheid voor mensen met een beperking:

- In overleg met centrummanagement kijken we naar de wens en behoefte om op bepaalde locaties veilige en herkenbare fietsparkeerplaatsen voor fietsers met een beperking in te passen.
- Als we dit toe gaan passen moet dat inclusief bebording en handhaving om dit soort plekken beschikbaar te houden voor de doelgroep.

Handhaving bij overlast:

- Verwijdering van achtergelaten en kapotte fietsen om openbare ruimte toegankelijk te houden en capaciteit optimaal te benutten.

BRT en hubs

- Bus Rapid Transit is een netwerk van snelle en frequente lijnen met een betrouwbare reistijd inclusief goede knooppunten/hubs om over te stappen.

- Een hub is een comfortabel overstappunt waar verschillende vervoervormen samenkomen en waar reizigers kunnen overstappen tussen verschillende buslijnen of tussen de bus en ander vervoer (fiets, deelvervoer, auto). Hubs bieden idealiter ook voorzieningen zoals horeca, oplaadpalen, pakketwand, watertappunt en wifi.
- De BRT-as betreft: Corridor-Rembrandtlaan-Udenseweg. Momenteel vindt onderzoek plaats en wordt nagegaan welke maatregelen nodig zijn voor BRT en mobiliteits hubs.

Elektrisch laden

- In Meerijstad werken de gemeente en de provincie samen met Vattenfall om laadpalen te plaatsen.
- Bij nieuwe aanvragen controleert Vattenfall altijd eerst of er al een laadpaal in de buurt is. Als dat zo is, plaatsen ze alleen een nieuwe laadpaal als er meer dan 7.000 kWh per jaar wordt geladen op de bestaande laadpaal.
- Daarnaast worden laadpalen geplaatst op basis van verwachte vraag in de toekomst.
- Bij de parkeerplaats met een laadpaal plaatsen wij een verkeersbord die aangeeft dat de parkeerplaats alleen bestemd is voor een elektrische auto die oplaadt.
- We zorgen dat er evenveel parkeerplek blijft, passend bij de ontwikkeling van het aandeel elektrische auto's. Het percentage parkeerplekken voor elektrische voertuigen stijgt wanneer we zien dat fossiele brandstofauto's worden vervangen door elektrische auto's.

Deelauto's

- We maken in de openbare ruimte plaats voor elektrische deelauto's. Professionele autodeel-organisaties kunnen een standplaats voor een (elektrische) deelauto bij de gemeente aanvragen. Bij voorkeur in combinatie met een elektrisch oplaadpunt.
- Ook willen we particulier autodelen faciliteren. Als bewoners in gereguleerd gebied van een dorpscentrum wonen en gezamenlijk een auto delen dan krijgt men voor deze auto een ontheffing.
- De gemeentelijke organisatie stelt deelauto's ter beschikking aan werknemers. Het is de wens om deze deelauto's ook beschikbaar te maken voor bewoners.

4.3. Met regulering zorgen we voor de juiste parkeerder op de juiste plaats en voorkomen we parkeeroverlast

Uitgangspunten toepassing parkeerregulering

Tijdens piekmomenten kan de parkeerdruk (structureel) zo hoog oplopen dat er binnen loopafstand geen acceptabel alternatief beschikbaar is voor het parkeren van de auto en dat er sprake is van overlast in (de schil van) het centrum. We passen regulering toe wanneer het afdwingen van een betere benutting van parkeerplaatsen en gewenst parkeergedrag noodzakelijk is. Bij de invoering van regulering willen we de parkeerdruk verlagen, zodat de gewenste doelgroep meer ruimte krijgt om te parkeren. Wanneer regulering nodig blijkt te zijn, hanteren we de volgende uitgangspunten:

- Bij regulering hoort het stellen van prioriteiten, wat betekent dat we bepalen welke doelgroep waar mag parkeren. Voor elke doelgroep (bewoners, bezoekers, werknemers) stellen we vast waar ze primair moeten parkeren en stemmen de regulering hierop af.
- Eenduidige en heldere regulering: we streven naar een zo duidelijk mogelijke vorm van regulering, zodat iedereen weet waar en onder welke voorwaarden hij/zij kan parkeren. Dit voorkomt onnodig zoeken. De aard van de parkeerproblematiek kan per straat/gebied echter verschillen, waardoor de ingezette instrumenten ook kunnen variëren.
- Regulering zien we niet als instrument om het autobezit van bewoners, werknemers en bezoekers te sturen. Bij de invoering van regulering behouden we daarom zoveel mogelijk de bestaande parkeersituatie en stemmen we ons ontheffingen- en vergunningenbeleid daarop af.
- We richten ons op dubbelgebruik van beschikbare parkeerplaatsen, zodat meerdere doelgroepen dezelfde plaatsen kunnen gebruiken. Dit betekent terughoudendheid met het toekennen van exclusieve parkeerplaatsen voor één bepaalde doelgroep.
- Structurele oplossingen in plaats van verplaatsing van problemen: invoering van regulering gebeurt binnen een logisch afgebakend en aaneengesloten gebied om te voorkomen dat overlast zich verplaatst naar nabijgelegen straten. Het invoeren van regulering per straat leidt vaak tot overlast in de eerstvolgende straat waar geen beperkingen gelden.
- Huidige regulering met blauwe zone: momenteel wordt parkeren in de dorpscentra gereguleerd met een parkeerdurbeperking (blauwe zone). In Schijndel en Sint-Oedenrode kiezen we ook de komende jaren voor de blauwe zone als standaard reguleringsvorm, omdat:
 - Hiermee voldoende gestuurd kan worden op het principe van 'de juiste parkeerder op de juiste plaats'.
 - De blauwe zone relatief klantvriendelijk en laagdrempelig is.
 - Het parkeren voor bezoekers gratis is.
 - Er beperkte infrastructurele maatregelen (bebording en blauwe markering) nodig zijn, wat zorgt voor een korte realisatietermijn en lage kosten.



Toekomstperspectief van betaald parkeren voor het centrumgebied van Veghel

In dit parkeerplan kiezen we primair voor de blauwe zone als reguleringsvorm. Echter, bij een toenemende parkeerdruk in de openbare ruimte is regulering op grotere schaal nodig om de leefbaarheid en bereikbaarheid van het centrum (en de omliggende gebieden) te waarborgen. Gezien de ruimtelijke ontwikkelingen en de plannen voor één of meer gebouwde parkeervoorzieningen, wordt een vorm van betaald parkeren voor Veghel Centrum een realistisch instrument om af te wegen en concreet in te gaan zetten. In dat geval betaalt de gebruiker een prijs voor de parkeerduur van zijn parkeeractie. Afhankelijk van de situatie kan men vooraf betalen (bij een parkeerautomaat) of achteraf betalen (via slagbomen en/of een parkeerprovider). Betaald parkeren biedt de volgende voordelen:

- Flexibiliteit in regulering en stimulering van parkeerplaatsgebruik: betaald parkeren is de meest flexibele manier om het gebruik van parkeerplaatsen te reguleren en stimuleren. Indien gewenst kunnen bewoners en werknemers lang parkeren door parkeervergunningen uit te geven.
- Efficiëntere verdeling van de parkeerdruk: door mogelijke tariefdifferentiatie (in tijd en/of plaats) kan er beter gestuurd worden op een efficiënte verdeling van de parkeerdruk.
- Optimalisatie van dubbelgebruik van parkeerplaatsen: betaald parkeren is een geschikt middel om parkeerplaatsen optimaal dubbel te gebruiken. Dit is belangrijk omdat de mogelijkheden voor extra capaciteit in het centrumgebied van Veghel beperkt zijn. De bestaande capaciteit moet daarom zo efficiënt mogelijk worden ingezet.
- Stimulering van duurzame en gezonde vervoerwijzen: door parkeren te belasten, worden automobilisten meer bewust van de kosten van het gebruik van een auto. Dit kan hen ertoe aanzetten om duurzame en gezonde vervoerwijzen te overwegen. Betaald parkeren kan ertoe leiden dat minder mensen hun auto meenemen, waardoor er meer ruimte beschikbaar komt voor groen, verblijven en het bouwen van woningen.
- Geschikt voor gebieden met een grote mix aan functies: door de flexibiliteit is betaald parkeren geschikt voor toepassing in gebieden met een grote mix aan functies (wonen, voorzieningen, winkels, etc.).
- Kosten-efficiëntie op grotere schaal: betaald parkeren is op grotere schaal kostenefficiënter in vergelijking met een blauwe zone. Dit komt enerzijds door de inkomsten uit parkeergeld en anderzijds doordat de opbrengsten uit boetes volledig naar de gemeente gaan. Bij een blauwe zone gaan deze naar het Rijk, dat slechts een beperkte vergoeding betaalt voor de kosten van handhaving. Een blauwe zone is dus eigenlijk nooit kostendekkend voor de gemeente, zeker niet wanneer uitbreiding van parkeerregulering op termijn nodig is.
- Effectieve handhaving: in de openbare ruimte is handhaving op kenteken mogelijk, waardoor er effectiever (en digitaal) gehandhaafd kan worden.

In samenvatting biedt betaald parkeren een flexibele, efficiënte en kosteneffectieve oplossing om de parkeerdruk in het toekomstig centrumgebied van Veghel te reguleren in zowel de openbare ruimte als in gebouwde voorzieningen, waardoor de leefbaarheid en bereikbaarheid van het gebied kunnen worden gewaarborgd. Een belangrijke kanttekening bij betaald parkeren is het mogelijk uitwijken van automobilisten naar gebieden waar het parkeren gratis is en dat in die gebieden ook regulerende maatregelen getroffen moeten worden die vervolgens weer gehandhaafd moet worden.



4.4. Faciliteren en prioriteren van doelgroepen: wie parkeert waar met de auto?

In de dorpscentra geven we de komende jaren meer ruimte en prioriteit aan duurzame en gezonde vervoerwijzen. Daarnaast blijven we ook het parkeren van de auto faciliteren. De schaarste aan populaire parkeerlocaties dichtbij de functies en bestemmingen in het centrumgebied dwingt ons om keuzes te maken welke doelgroep we waar willen laten parkeren. Daarom leggen we per dorpscentrum voor de belangrijkste parkeerlocaties de primaire doelgroepen vast.

Om het gewenste parkeergedrag af te dwingen passen we parkeerregulering toe. Hierbij gaan we voor alle drie de dorpscentra uit van de toepassing van een blauwe zone. In Veghel en Schijndel combineren we dit met de uitgifte van ontheffingen voor bewoners en bedrijven. Ontheffingen zijn primair voor bewoners en bedrijven met een vestigingsadres binnen een vastgestelde contour/begrenzing per centrumgebied. Voorwaarde is dat er op het adres geen sprake is van parkeren op eigen terrein (poet). Op de volgende pagina's voeren we voor alle drie de dorpscentra een aantal (kleine) optimalisaties door ten opzichte van de bestaande situatie. Voor een nadere toelichting en uitwerking van deze ingrepen verwijzen wij naar hoofdstuk 5 (doorkijk naar maatregelen op korte termijn).



Veghel | wie parkeert waar? | optimalisatie huidige parkeersituatie (zonder centrumontwikkeling)

Parkeerlocaties

Markt
Deken van Miertstraat
Meijerijplein
Vlas en Graan (bij Aldi)

Doelgroepen

Kortparkeren en ontheffinghouders

Hoefplein (bij Lidl)

Bolkenplein – tijdens zaterdag

Leo v/d Weijdenstraat (bij Jumbo) | ca. 40% van pp

Strook voor gemeentekantoor – tijdens werkdagen

Strook voor Rabobank – tijdens werkdagen

Kortparkeren

Stadshuisplein noord- en zuidzijde

Bolkenplein – tijdens werkdagen

Leo v/d Weijdenstraat | ca. 60% van pp

Langparkeren

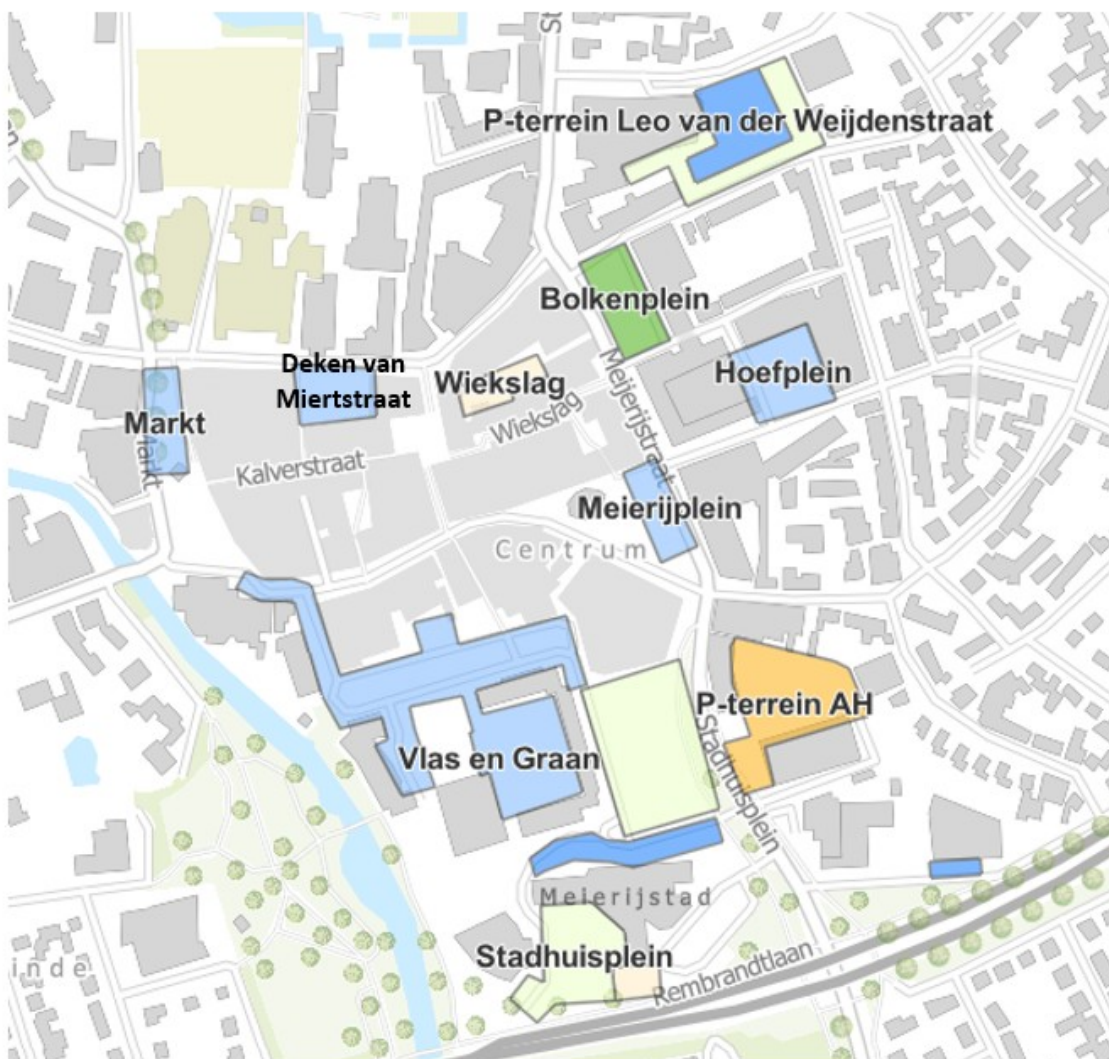
Binnenterrein Wiekslag

Stadshuisplein zuidzijde (beperkt deel)

Exclusief vergunninghouders

Parkeerterrein Albert Heijn (privaat)

Kortparkeren



Schijndel | wie parkeert waar? | optimalisatie huidige parkeersituatie

Parkeerlocaties

Sint Jorisplein (bij Jumbo)

Baroniestraat (bij Plus)

Catharinaplein (bij Aldi)

Vicarissweg

Doelgroepen

Kortparkeren en ontheffinghouders

Markt

Kortparkeren

De Steeg
Parkeergarage Lichtenburg

Langparkeren



Sint Oedenrode | wie parkeert waar? | optimalisatie huidige parkeersituatie

Parkeerlocaties

Markt
Heuvel
Deken van Erpstraat (terrein) | ca. 60% van pp
Dommelstraat | ca. 40% van pp
Ameroyenhof
Burchtstraat/Kanunnikenstraat (bij Jumbo)
Kapittelhof | ca. 50% van pp

Sluisplein (bij Aldi)

Odapad
Kofferen
Parkeerterrein Ahrend

Doelgroepen

Kortparkeren

Kort- en langparkeren

Langparkeren

De Neul
Dommelstraat | ca. 60% van pp
Kapittelhof | ca. 50% van pp

Parkeerterrein Albert Heijn (privaat)

Kortparkeren



4.5. Het parkeren blijft voor zowel gebruiker als gemeente 'betaalbaar'

Algemeen: sober en doelmatig, tenzij

We willen graag dat het parkeren voor zowel de gebruiker als voor de gemeente 'betaalbaar' blijft. Bij herinrichtings- en ontwikkelplannen met consequenties en/of specifieke ingrepen en maatregelen voor parkeren vindt een kosten-baten afweging plaats. In principe wordt altijd gekozen voor een sobere en doelmatige uitvoering, tenzij er uitdrukkelijke redenen zijn hiervan af te wijken. We streven naar een kostendekkende uitvoering van het parkeerbeleid, maar realiseren ons dat dit bij de keuze voor één of meer gebouwde parkeervoorziening(en) een (financiële) uitdaging kan zijn.

Financiële haalbaarheid van gebouwde parkeervoorziening(en) in centrumgebied Veghel

Voor het centrumgebied van Veghel wordt momenteel serieus nagedacht over de ruimtelijke inpassing van één of meer gebouwde parkeervoorziening(en). De haalbaarheid van parkeergarages is van diverse aspecten afhankelijk. Om een financieel gezonde parkeerexploitatie mogelijk te maken (minimale onrendabele top) is het van belang dat er vanaf het eerste moment in het project de juiste keuzes en afspraken worden gemaakt. De bepalende factoren hierbij zijn:

- De beoogde gebruikers van de parkeervoorziening: kortparkeren en/of vaste gebruikers;
- Mate van dubbelgebruik van parkeerplaatsen door verschillende functies/bestemmingen;
- Wel of geen betaald parkeren;
- De bij de parkeervoorziening betrokken partijen en bereidheid om mee te investeren en financieel risico te lopen;
- De ontwikkeling van de omgeving over een langere periode en de eventueel daarmee samenhangende aanloopverliezen.

Op het moment dat er sprake is van betaald parkeren in een gebouwde parkeervoorziening moet er rekening worden gehouden met uitwijkgedrag en parkeeroverlast in omliggende (woon)straten. Om dit te voorkomen is gereguleerd parkeren in de directe omgeving/schil van een gebouwde parkeervoorziening vaak noodzakelijk. In de verdere planvorming en besluitvorming over parkeren in relatie tot het centrumgebied in Veghel dient dit nader afgewogen en uitgewerkt te worden.

Opmerking: in deze fase van het ontwikkelproces is het nog niet bekend of en zo ja onder welke (financiële) voorwaarden gebouwde parkeervoorzieningen in het centrumgebied van Veghel ingepast kunnen gaan worden. Dit vergt nader onderzoek. De kaders, uitgangspunten en keuzes in voorliggend parkeerplan dienen als leidraad voor de verdere planvorming.

Organisatie van parkeren

In huidige situatie is de impact van parkeerregulering op de gemeentelijke organisatie beperkt. Het systeem van de blauwe zones vraagt enkel om de inzet voor uitgifte van ontheffingen en controle op straat (BOA's). Het beheer en onderhoud in de openbare ruimte betreft markeringen en bebording. De exploitatie van gebouwde parkeervoorzieningen, de invoering van betaald parkeren in combinatie met parkeervergunningen en/of het vergroten van het gebied met parkeerregulering heeft gevolgen voor de organisatie van parkeren. Betaald parkeren en alle aspecten die daarmee samenhangen vragen om een organisatie met diverse uiteenlopende taken en verantwoordelijkheden. Hieronder benoemen we de taken en werkzaamheden die intern en/of extern belegd moeten gaan worden op het moment dat het parkeersysteem wordt uitgebreid. Gemeenten staan hierbij voor een keuze: organiseren ze het parkeerbeheer intern of besteden ze de operationele taken rondom parkeren uit aan marktpartijen? Steeds meer gemeenten kiezen ervoor om de regie zelf te houden (introductie van de functie/rol van parkeerregisseur) en de uitvoerende werkzaamheden zo veel mogelijk extern onder te brengen:

- Parkeerregisseur;
- Contractmanagement;
- Uitvoering en beheer waaronder:
 - Gebiedsindeling- en management van systeem van parkeerregulering;
 - Aanschaf en beheer van technische voorzieningen zoals parkeerautomaten en technische infrastructuur gebouwde parkeervoorzieningen;
 - Operationele aansturing van interne afdelingen en/of externe partijen op het gebied van parkeren;
 - Gebouwbeheer parkeervoorzieningen.
- Financiën en administratie:
 - Financiële administratie parkeren;
 - Naheffingen, bezwaar, beroep en dwanginvordering;
 - Innemen van gelden;
 - Managementrapportage financieel: ontwikkeling exploitatiesaldo parkeren in relatie tot de gemeentebegroting.
- Vergunningen, Veiligheid, Toezicht en Handhaving:
 - Uitgifte van parkeervergunningen;
 - Parkeercontrole;
 - Uitschrijven van verkeersboetes (blauwe zone en E9 regimes) en naheffingen (betaald parkeren regime);
 - 1^e lijns onderhoud van parkeerautomaten en parkeerapparatuur.
- Klantencontact:
 - Service en noodoproep;
 - Baliefunctie voor bewoners en bedrijven.



4.6. Met gebiedsgerichte parkeernormen maken we ontwikkelingen mogelijk en voorkomen we parkeeroverlast

'Parkeren op eigen terrein' als basis

Bij nieuwe ontwikkelingen voor woningbouw, winkels, kantoren, bedrijfsgebouwen en andere voorzieningen gebruiken wij parkeernormen om de omvang vast te stellen van de parkeerbehoefte bij deze ontwikkelingen. In Meerijstad wordt de auto gefaciliteerd door parkeernormen te gebruiken die het huidige autobezit als vertrekpunt nemen. We kiezen daarbij voor actuele en gebiedsgerichte normen, zodat rekening gehouden kan worden met de specifieke karakteristieken van de locatie en de beoogde gebruikersgroepen. Om de druk op de openbare ruimte beheersbaar te houden is en blijft het uitgangspunt dat de parkeerbehoefte van nieuwe ontwikkelingen wordt opgelost op eigen terrein. Als dat niet mogelijk is, kan onder voorwaarden gebruik worden gemaakt van eventuele restcapaciteit in de openbare ruimte. Deze aanpak moet ervoor zorgen dat het parkeren van een auto bij nieuw- of verbouw op een goede wijze plaatsvindt en de omgeving leefbaar en bereikbaar blijft.

Centrumgebied Veghel

In het centrumgebied van Veghel kiezen we er bewust voor om toe te staan dat de parkeerbehoefte bij nieuwbouw niet volledig op eigen terrein wordt opgelost. Op deze manier ondersteunen we de gewenste woningbouw ontwikkelingen en kunnen we de bijbehorende ruimtelijke ambities waar maken. We maken het mogelijk om een deel van de parkeervraag op te vangen in (een) nieuw te realiseren gebouwde parkeervoorziening(en). Hierbij vinden we het acceptabel dat deze op wat grotere loopafstand van de woningen liggen. Een belangrijke randvoorwaarde blijft dat een nieuwe (her)ontwikkeling niet leidt tot parkeeroverlast in de omgeving. Voor Veghel centrumgebied leggen we daarom vast dat er geen beroep kan worden gedaan op eventuele restcapaciteit in de openbare ruimte. Door de bestaande druk op het parkeerareaal in dit gebied, in combinatie met de ontwikkelingen en ambities welke boven de markt hangen, behoort het benutten van parkeerplaatsen in de openbare ruimte niet tot de mogelijkheden. De acceptabele loopafstanden voor de verschillende functies en bestemmingen leggen we per kern vast in de Nota Parkeernormen (zie onderstaande tabel).

Gebied/type parkeerder		Wonen	Werken	Overige functies
Auto				
A	Centrum Veghel	300 meter	600 meter	300 meter
A	Centrum Schijndel	200 meter	600 meter	200 meter
B	Schil-/overloopgebied kernen Veghel en Schijndel	200 meter	300 meter	200 meter
C	Rest bebouwde kom kernen Veghel en Schijndel	150 meter	250 meter	200 meter
D	Centrum kern Sint-Oedenrode	200 meter	600 meter	200 meter
E	Rest bebouwde kom kern Sint-Oedenrode & bebouwde kom kernen Erp, Keldonk, Boerdonk, Wijbosch, Olland, Boskant, Nijnsel, Mariaheide, Eerde & Zijtaart	150 meter	250 meter	200 meter
F	Buitengebied	100 meter	200 meter	100 meter

Met de actualisatie van de Nota Parkeernormen Meerijstad willen we het volgende bereiken:

- Voorzien in duidelijke spelregels welke voor alle ontwikkelaars gelijk en eenduidig zijn. Via deze regels wordt met heldere toelichting geduid wat de mogelijkheden zijn omtrent de realisatie van auto- en fietsparkeerplaatsen binnen bouwontwikkelingen in Meerijstad.
- Het sturen op het aantal auto's in de gemeente Meerijstad. Door locatie gebonden maatwerk te leveren in de parkeernormen wordt een overbodige hoeveelheid aan autoparkeerplaatsen bij bouwontwikkelingen voorkomen.
- Een zekere mate van flexibiliteit toestaan in de toepassing van parkeernormen. Via het bieden van meerdere mogelijkheden om tot een passende parkeeroplossing bij bouwontwikkelingen te komen, hoeft parkeren geen beperkende invloed te hebben op de woningbouwopgave. Deze flexibiliteit is voornamelijk wenselijk in gebieden met (reeds) schaarse ruimte, zoals (in delen van) de centra van Veghel, Schijndel en Sint-Oedenrode.
- Naast het bepalen van de kwantiteit van de parkeereis om te voldoen aan de (toekomstige) parkeervraag, ook zo goed mogelijk borgen dat de beschikbaarheid van de parkeerplaatsen op orde is. Hiervoor worden aanvullende eisen aan de toegankelijkheid, beschikbaarheid en kwaliteit van de parkeerplaatsen gesteld.
- Het stimuleren van duurzame en actieve mobiliteitskeuzes zoals lopen en fietsen. Door het bieden van meer mogelijkheden en faciliteiten voor andere mobiliteitsoplossing, hoeft de toename in mobiliteitsbehoefte niet altijd één-op-één vertaalt te worden naar het aantal aan te leggen autoparkeerplaatsen. Echter dient de realiteit in acht genomen te worden dat de auto binnen gemeente Meerijstad een belangrijk vervoersmiddel is én blijft. Voor een deel van de bevolking is het gebruik van de auto momenteel noodzakelijk en zal dit op korte termijn niet veranderen.
- Het verbeteren van de juridische borging van de parkeeroplossingen van bouwontwikkelingen. Nieuwe bewoners of gebruikers dienen in de aanloopfase naar een koop-/huur-/gebruiksovereen-

komt op de hoogte te zijn gebracht van de (on)mogelijkheden qua parkeren binnen hun nieuwe woon- of bedrijfssituatie.

- Het bieden van een goed kader voor de vergunningverlening, het toezicht en de handhaving waarbij voor zowel de toekomstige bouw- en bewoner als ook voor de reeds gehuisveste derde belanghebbende voldoende zekerheid wordt geboden voor het zorgvuldig omgaan met het parkeren, waardoor minder bezwaar- en beroepsprocedures doorlopen behoeven te worden.

4.7. Resumé: vertaling naar parkeerbeleid per kern

De kaders, uitgangspunten en keuzes uit hoofdstuk 3 en 4 worden in deze paragraaf pragmatisch vertaald naar een parkeerbeleid per kern.

Om dit concreet te maken, maken we een onderscheid in de volgende niveaus van parkeerbeleid: geen beperkingen (1), licht sturend (2), sturend (3) en zeer strikt (4). De knoppen waaraan gedraaid kan worden, hebben we samengevat in:

1. Aanbod parkeerplaatsen c.q. parkeernormen: hoeveelheid beschikbare parkeerplaatsen en de normen die worden gehanteerd voor verschillende gebieden en doelgroepen.
2. Vormen van parkeerregulering: de verschillende methoden om parkeren te reguleren, zoals blauwe zones, parkeervergunningen, en betaald parkeren.
3. Locatie van parkeerplaatsen: waar de parkeerplaatsen zich bevinden ten opzichte van belangrijke bestemmingen, zoals woningen, winkels en werkplekken.
4. Mate van flankerend beleid met betrekking tot de inzet voor alternatieve duurzame vervoerwijzen: de maatregelen die worden genomen om duurzame vervoersalternatieven te stimuleren, zoals fietsinfrastructuur, openbaar vervoer en deelauto-programma's.

Door deze knoppen op de juiste manier in te stellen, kunnen we per kern een passend en effectief parkeerbeleid realiseren dat aansluit bij de specifieke behoeften en uitdagingen van het gebied.

Schematisch ziet dit er als volgt uit:

KNOPPEN

NIVEAUS		aanbod pp parkeernormen	vormen van parkeerregulering	locatie van parkeerplaatsen	flankerend beleid
	geen beperkingen	minimum normen	geen	'voor de deur'	beperkte inzet
	licht sturend	beperkte gebiedsgerichte differentiatie	onbetaalde vormen in centrum	voorzieningen op loopafstand	gemiddelde inzet
	sturend	gebiedsgerichte differentiatie	(on)betaalde vormen in centrum- en schil	autoluwe en autovrije zones	grote inzet
	zeer strikt	maximum normen	betaald parkeren in 'gehele' stad	autovrije zones	maximale inzet

In de huidige situatie is er in Schijndel, Sint Oedenrode en Veghel sprake van een licht sturend parkeerbeleid (niveau 2). Gezien de centrumambities en ruimtelijke ontwikkelingen in het centrumgebied van Veghel kiezen wij er voor om in de toekomstige situatie een meer sturend parkeerbeleid toe te gaan passen (niveau 3).

	aanbod pp parkeernormen	vormen van parkeerregulering	locatie van parkeerplaatsen	flankerend beleid	
Schijndel Sint Oedenrode	geen beperkingen	minimum normen	geen	'voor de deur'	Erp, Boerdonk, Boskant, Eerde, Keldonk, Mariaheide, Nijnsel, Olland, Wijbosch, Zijtaart
	licht sturend	beperkte gebiedsgerichte differentiatie	onbetaalde vormen in centrum	voorzieningen op loopafstand	
	sturend	gebiedsgerichte differentiatie	(on)betaalde vormen in centrum- en schil	autoluwe en autovrije zones	Veghel
	zeer strikt	maximum normen	betaald parkeren in 'gehele' stad	autovrije zones	

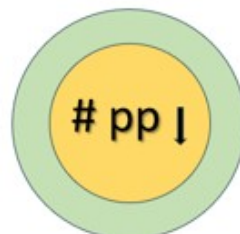
Parkeerbeleid 'geen beperkingen' is en blijft van toepassing in de kernen Erp, Boerdonk, Boskant, Eerde, Keldonk, Mariaheide, Nijnsel, Olland, Wijbosch, Zijtaart:

	aanbod pp parkeernormen	vormen van parkeerregulering	locatie van parkeerplaatsen	flankerend beleid
geen beperkingen	minimum normen	geen	'voor de deur'	beperkte inzet



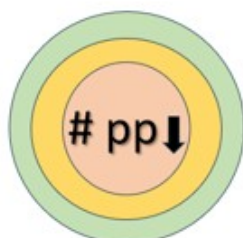
Parkeerbeleid 'licht sturend' is en blijft van toepassing in Schijndel en Sint Oedenrode:

	aanbod pp parkeernormen	vormen van parkeerregulering	locatie van parkeerplaatsen	flankerend beleid
licht sturend	beperkte gebiedsgerichte differentiatie	onbetaalde vormen in centrum	voorzieningen op loopafstand	gemiddelde inzet



In Veghel kiezen we in de toekomstige situatie voor een meer sturend parkeerbeleid:

	aanbod pp parkeernormen	vormen van parkeerregulering	locatie van parkeerplaatsen	flankerend beleid
sturend	gebiedsgerichte differentiatie	(on)betalde vormen in centrum- en schil	autoluwe en autovrije zones	grote inzet



5. Doorkijk naar maatregelen

De uitwerking van maatregelen per thema en/of gebied vindt plaats op het abstractieniveau dat hoort bij een parkeerplan c.q. visiestuk. Dit houdt in dat de maatregelen en oplossingen op hoofdlijnen verkend en beschreven zijn, de verdieping en uitwerking van de details vindt plaats in de vervolgfases van voorbereiding en uitvoering van actiepunten en projecten.

5.1. Dorpscentra korte termijn

Er zijn een aantal maatregelen die we in alle drie de dorpscentra doorvoeren. Dit betreft het gelijktrekken van de werkingstijd van de blauwe zone (1), het verbeteren van de handhaving (2) en het optimaliseren van de uitgifte-regels voor ontheffingen (3).

Gelijktrekken van de werkingstijden blauwe zones

- De blauwe zones in de dorpscentra kennen momenteel verschillende werkingstijden.
- In Veghel geldt de regulering van 10.00 tot 17.00 uur (op vrijdag tot 21.00 uur). In Sint-Oedenrode van 08.00 tot 18.00 uur (geen regulering tijdens koopavond). In Schijndel loopt het van 09.00 tot 18.00 uur (op vrijdag tot 20.00 uur).
- De verschillende tijdvensters zijn verklaarbaar vanuit de historie (zelfstandige dorpen), maar beleidsmatig niet te beargumenteren.



Veghel



Sint-Oedenrode



Schijndel

- We gaan de werkingstijden eenduidig maken: van maandag tot en met zaterdag van 10.00 tot 17.00 uur. De traditionele koopavond heeft al langer zijn functie verloren. Daarom wordt de regulering tijdens koopavond geschrapt.

- Bij de parkeerstroken voor bezoekers direct rondom het gemeentehuis in Veghel hanteren we enkel regulering van maandag tot en met vrijdag. Op zaterdag is regulering niet nodig omdat het gemeentehuis op dat moment voor bezoekers gesloten is.

Verbeteren van handhaving in de blauwe zones

- In alle dorpscentra zien we dat er in de blauwe zones een aanzienlijk aandeel gebruikers is dat parkeert zonder gebruik te maken van een blauwe schijf of ontheffing.
- De handhaving van de blauwe zones is momenteel dan ook (zeer) beperkt. Dit geeft extra parkeerdruk omdat langparkeerders bezit nemen van parkeerplaatsen die primair bedoeld zijn voor bezoekers en ontheffinghouders. Door de verhoogde parkeerdruk kunnen auto's rondjes blijven rijden op zoek naar een plek, wat kan leiden tot meer verkeersoverlast.
- We gaan beter handhaven op het gebruik van de blauwe zone en richten ons hierbij vooral op de parkeerders die nu geen blauwe schijf of ontheffing gebruiken.
- Bezoekers die 'gewoon' de blauwe schijf gebruiken moeten zich welkom blijven voelen, het gaat ons vooral om het weren van langparkeerders zonder een geldig parkeerrecht die de plekken van bezoekers bezet houden.
- Deze intensivering van handhaving vraagt om een vooraankondiging alsmede communicatie en uitleg naar alle stakeholders in het centrumgebied. Hierbij moet voorop staan dat het doel is om de dorpscentra bereikbaar en gastvrij te houden.

Optimaliseren van uitgifteregels voor ontheffingen

- In de huidige regels is uitgangspunt dat er geen eerste ontheffing wordt verleend aan een bewoner die binnen het gebied over een eigen parkeerplaats beschikt dan wel bij de woning een parkeerplaats kan huren of kopen.
- Momenteel kan men bij een aanvraag zelf aangeven of er sprake is van 'parkeren op eigen terrein'.
- We gaan zelf inventariseren welke woningen over parkeren beschikken en deze adressen op een zogenaamde POET-lijst zetten zodat ze niet meer in aanmerking kunnen komen voor een eerste ontheffing.
- Om de transformatie van winkels naar wonen te ondersteunen gaan we het maximaal aantal uit te geven ontheffingen voor de blauwe zone in zowel Veghel als Schijndel indien nodig naar boven bijstellen.
- In het dorpscentrum Sint Oedenrode gaan we geen ontheffingen voor wonen (en bedrijven) uitgeven. Het blauwe zone gebied is daar relatief klein en primair gericht op het faciliteren van bezoekers en daarnaast zijn er diverse private parkeervoorzieningen met restcapaciteit beschikbaar (zie ook paragraaf 5.4).

5.2. Veghel centrum

Korte termijn: diverse aanpassingen/optimalisaties van het blauwe zone gebied

Leo van der Weijdenstraat

- In de noordoost hoek van het centrum gaan we de blauwe zone aanpassen. Dit betreft een samenhangend pakket van maatregelen met de volgende doelen:
 - Parkeeroverlast door langparkeerders voor de bewoners bij het Hoefplein verminderen;
 - Langparkeerders verplaatsen naar het terrein aan de Leo van der Weijdenstraat
- Het terrein bij de Jumbo aan de Leo van der Weijdenstraat handhaven we voor een deel de blauwe zone (circa 70 pp) en voor deel heffen we de blauwe zone op (circa 100 pp).
- De mogelijkheid voor ontheffingen laten we op deze locatie vervallen: in de uitgifteregels is er momenteel ruimte voor maximaal 80 ontheffingen, in de praktijk zijn er slechts 2 uitgegeven.



Hoefplein

- Parkeerterrein Hoefplein (bij Lidl) nemen we volledig op in de blauwe zone. Dit betekent dat er circa 60 pp worden toegevoegd, in totaal krijgen we daarmee ruim 85 pp in de blauwe zone.

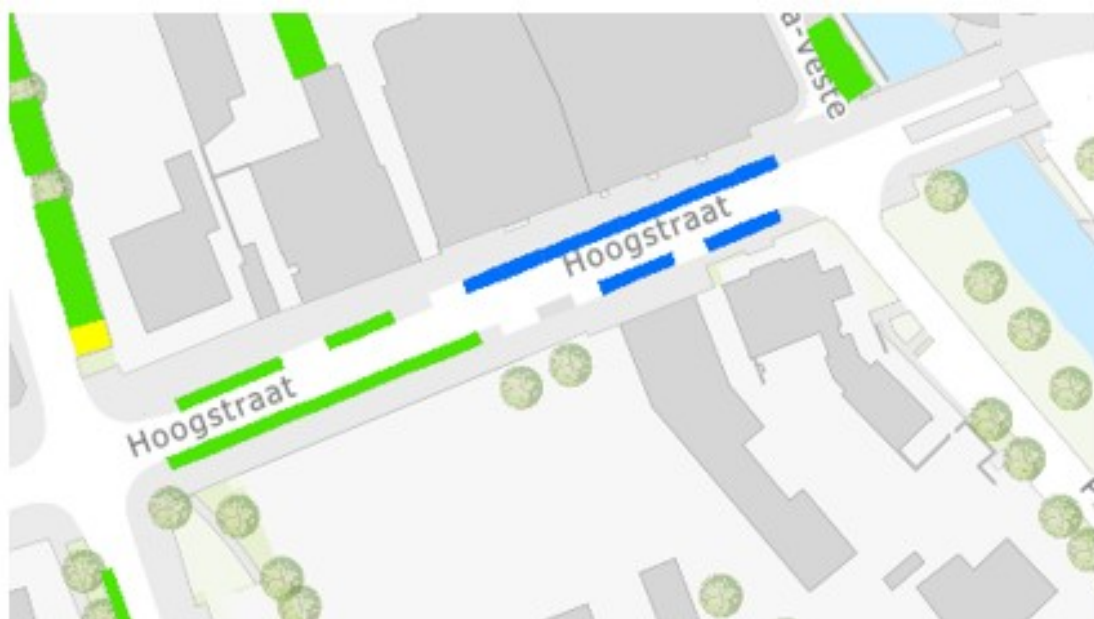


Bolkenplein

- Parkeerterrein Bolkenplein krijgt enkel op zaterdag een blauwe zone. Doordeweeks willen we dit terrein blijven inzetten voor het faciliteren van langparkeerders (werknemers).
- In het weekend zijn er minder werknemers en biedt het terrein parkeermogelijkheid voor winkel- en horecabezoek.

Hoogstraat

- Hoogstraat: de blauwe zone ligt hier momenteel aan één zijde van de weg. Deze situatie is onduidelijk voor gebruikers.
- We maken aan beide zijden van de weg een blauwe zone. Het deel waar geen winkels meer gesitueerd zijn wordt de blauwe zone opgeheven. Per saldo houden we ongeveer hetzelfde aantal plekken in de blauwe zone in de Hoogstraat.



Korte termijn: verouderde verwijfsborden parkeeroute verwijderen

- Er staan op sommige locaties in het centrum verouderde parkeerverwijfsborden. Wij gaan deze verouderde borden verwijderen. Bezoekers aan Veghel komen vooral uit Veghel en directe omgeving en zijn bekend met de routes.
- Recent geplaatste verwijfsingen naar actuele parkeerlocaties laten we staan.

Korte termijn: 'in gesprek' over verbetering van parkeren in (ontwikkel)gebied Kloosterkwartier

- Het Kloosterkwartier is een nieuw woon- en werkgebied dat deels nog in ontwikkeling is. Hoewel de plannen op papier een bepaalde parkeeropzet voorschreven, blijkt de praktijk anders uit te pakken. De huidige situatie wijkt af van de oorspronkelijke plannen, wat sinds de oplevering leidt tot parkeeroverlast en onduidelijkheid bij zowel bewoners als bezoekers.
- De parkeeroverlast vraagt om een zorgvuldige en gebalanceerde oplossing. Hoewel er juridische afspraken zijn gemaakt tussen de ontwikkelaar en de gemeente, en het bestemmingsplan duidelijke kaders biedt, blijkt de praktijk weerbarstig.
- We kiezen voor een aanpak waarin samenwerking met de omgeving centraal staat. Samen met betrokken stakeholders in het gebied gaan we de problematiek de komende periode verder verkennen en bespreken. Het doel is om gezamenlijk te komen tot gedragen en duurzame maatregelen die recht doen aan de verschillende belangen. Daarbij gaan we onderzoeken aan welke knoppen binnen de bestaande kaders nog wel gedraaid kan worden, zodat we deze mogelijkheden samen met de omgeving kunnen uitwerken en vaststellen.

Fietsparkeren

- Het stallen van fietsen buiten de formele plaatsen wordt in principe niet als probleem ervaren. Dit vanuit de gedachte dat het stimuleren van fietsgebruik belangrijk is, en dat 'parkeren voor de deur' aansluit bij de wens van de gebruikers. Echter, op locaties waar (te) veel fietsen buiten de voorzieningen worden geplaatst en bestaande voorzieningen niet of onvoldoende worden benut, zal worden gekeken of deze verplaatst/geoptimaliseerd kunnen worden. Enkel op locaties waar zowel (te) veel fietsen buiten als binnen de voorzieningen staan gestald, wordt gekeken naar uitbreiding van de capaciteit.
- De grootste fietsparkeervraag in het centrum zit bij het busstation. Met het oog op de komst van BRT is het wenselijk om hier een bewaakte fietsenstalling te maken (inclusief een voorziening voor fietsreparatie/onderhoud).
- Er is behoefte aan betere aanbindmogelijkheden van (elektrische) fietsen. Bij de keuze en inpassing van nieuwe stallingen wordt hier extra aandacht aan besteed.
- De bushalte aan de Udenseweg – 't Ven is niet meegenomen in het parkeeronderzoek. Daarom wordt aanbevolen om hier een aanvullend parkeeronderzoek uit te voeren en indien nodig extra fietsnietjes bij te plaatsen.

Toekomstige parkeersituatie Veghel centrum

- Met de sloop van winkelmeters, de realisatie van nieuwe woningen en de inpassing van meer groen en verblijfsruimte wordt het centrumgebied in Veghel de komende jaren stap voor stap getransformeerd.

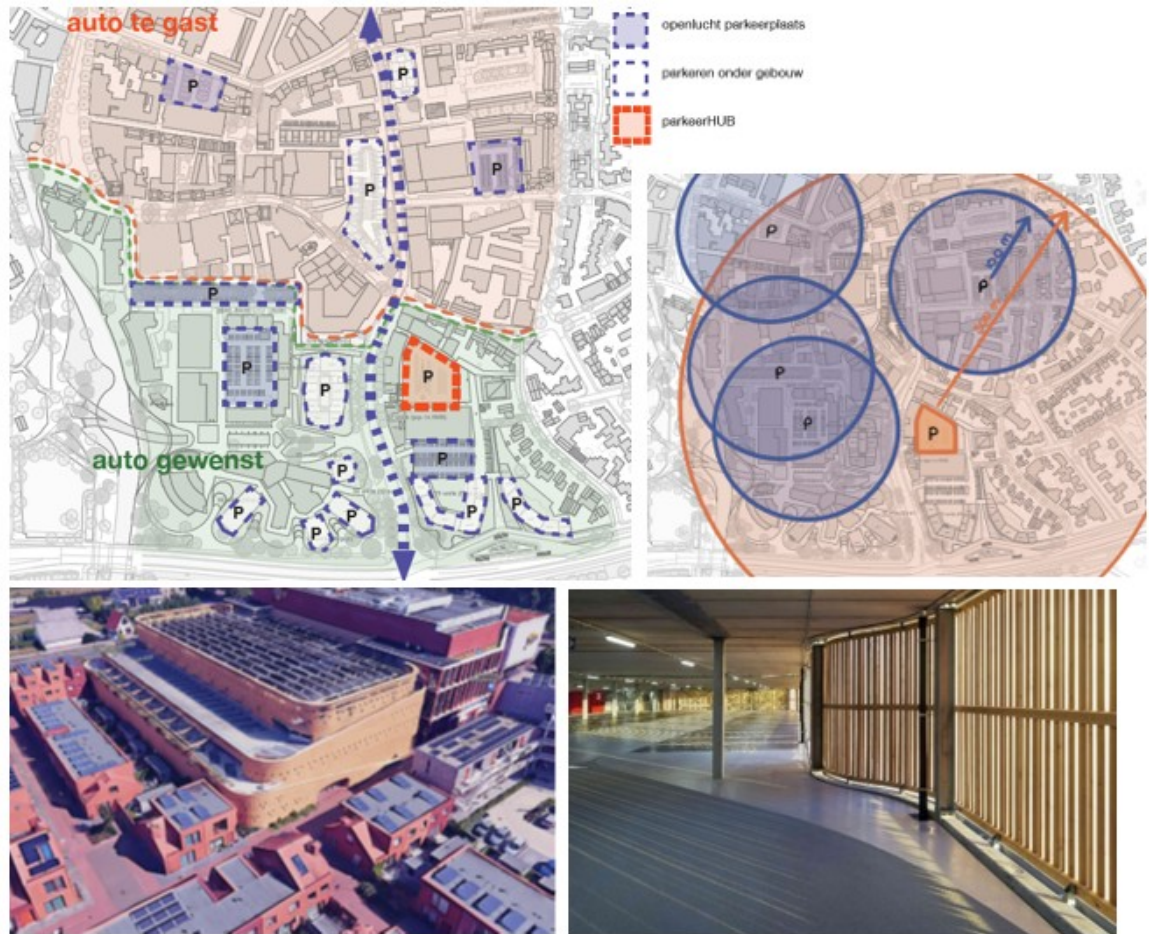
- Bij het bepalen van de parkeerbalans voor het ‘nieuwe’ centrumgebied vormt het inzicht in het huidige gebruik een belangrijke basis en vertrekpunt.
- Op het moment dat parkeerplaatsen uit het straatbeeld gaan verdwijnen en er een gebouwde parkeervoorziening voor in de plaats komt is de organisatie van het parkeren nog een belangrijk aandachtspunt.

BRT – busstation Veghel

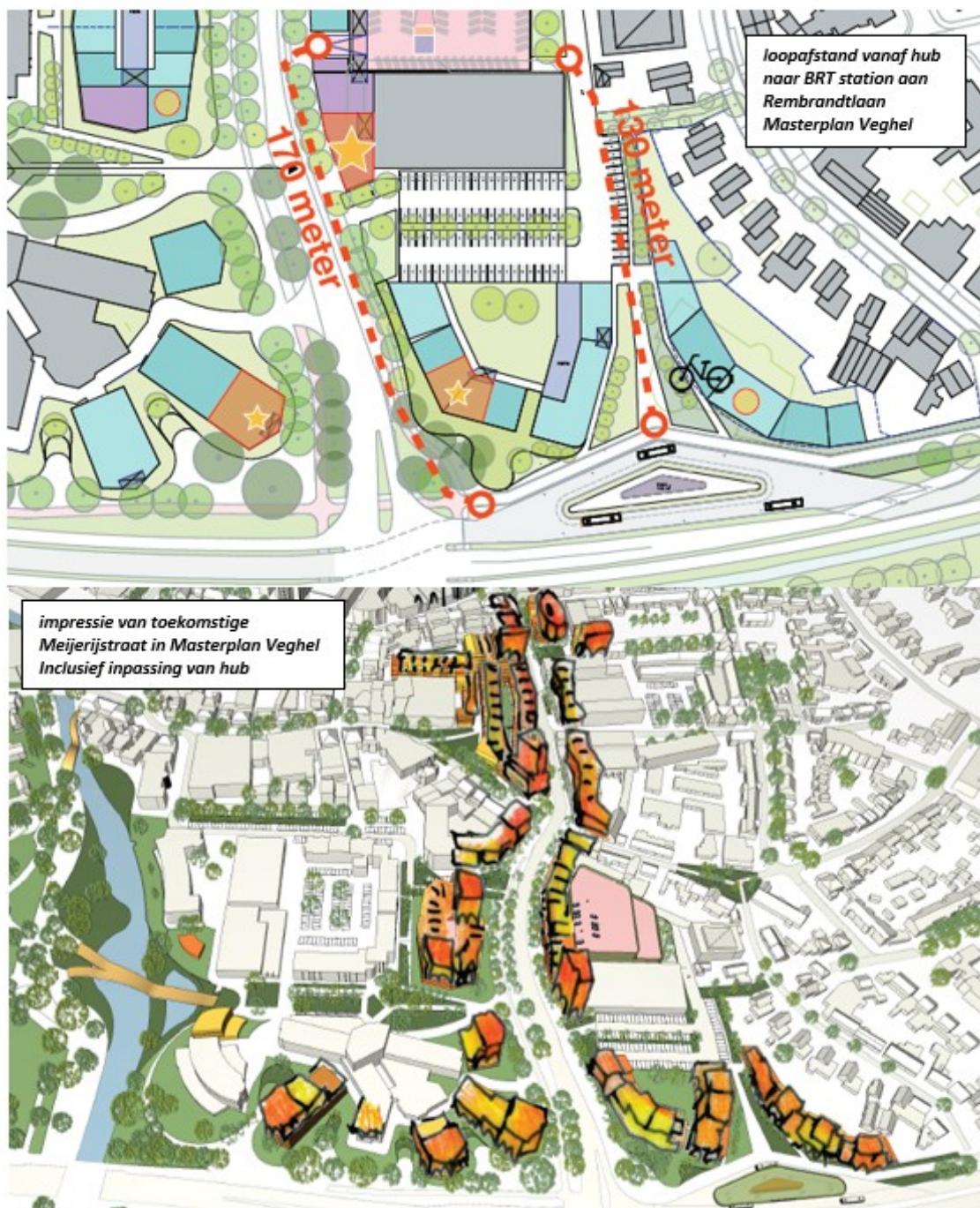
- Duidelijk is dat in de plannen voor BRT het busstation Veghel een belangrijke plek inneemt. Mogelijk nog belangrijker dan in de huidige situatie het geval is met de ambities voor het openbaar vervoer.
- De wens is om de mobiliteitshub-functie van het busstation uit te breiden met meer voorzieningen zoals een bewaakte fietsenstalling en het overstappen nog beter te faciliteren.
- Hoe dit precies vormt krijgt, moet nog nader worden uitgewerkt. Dit gebeurt in samenhang met het Masterplan centrum Veghel waar de ambities voor BRT in verwerkt gaan worden.

1e doorkijk naar verkeer en parkeren binnen Masterplan centrum Veghel

- Ten behoeve van meer kwalitatieve woningen in een groene setting wordt voor de verkeersontsluiting in het centrumgebied een onderscheid voorgesteld tussen een noordelijke zone waar de auto-te-gast is en een zuidelijke zone waar de auto-gewenst is.
- Aan beide zijden van de Meijerijstraat wordt nieuwbouw of herbestemming voorgesteld. Oplopend in schaal van kleinschalig pandsgewijze markante bebouwing in het centrumgebied naar markante, steviger bebouwing aan de Rembrandtlaan.
- Langs de Meijerijstraat (op het snijpunt van de zone auto-te-gast en zone auto-gewenst) is een meerlaagse gebouwde parkeervoorziening (hub) gepland.
- De capaciteit van deze hub is nog onderwerp van studie. Vooralsnog worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:
 - De parkeerbehoefte van nieuw te bouwen huur- en koopwoningen wordt deels op de eigen plot opgelost (1 pp per woning) en deels in de hub;
 - De parkeerbehoefte van sociale huurwoningen wordt volledig in de hub voorzien (woningen binnen loopafstand tot maximaal 300 meter van de hub);
 - Parkeerplaatsen die op maaiveld vervallen worden 1:1 gecompenseerd in de hub, daarmee krijgt de hub naast de parkeerbehoefte van nieuwbouw ook een belangrijke functie voor het parkeren van bezoekers, werknemers en bewoners in de bestaande situatie.



- De entree van de hub is vanaf de Meijerijstraat. Het aantal lagen loopt op tot 7, terwijl de omvang per laag afneemt voor goed inpassing in de omgeving. De nieuwe omliggende bebouwing is in het Masterplan zo gekozen dat de hub als massa wegvalt in het straatbeeld.
- Het Masterplan stelt voor het toekomstige BRT een centrale haltevoorziening aan de Rembrandtlaan voor. Een bijzonder gebouw en overkapping met goede voorzieningen voor zowel reizigers als bus-personeel. Op loopafstand van de hub, met goede fietsvoorzieningen in de nabijheid.
- Nadere uitwerking van de hub en aanvullende parkeermaatregelen vindt in het project en plan-proces voor het Masterplan plaats. Het gaat hierbij om o.a. de volgende onderwerpen:
 - Parkeerbalans centrum inclusief ontwikkelingen Masterplan;
 - Benodigde parkeercapaciteit in de hub;
 - Financiële haalbaarheid van de hub;
 - Consequenties voor de parkeerorganisatie;
 - Flankerende maatregelen in de omgeving (regulering in de schil).



5.3. Schijndel centrum

Optimalisatie blauwe zone Catharinaplein

- Het nu nog ongereguleerde deel van het Catharinaplein voegen we toe aan de blauwe zone.
- Dit parkeerterrein is van oudsher ongereguleerd, dit stamt nog uit de tijd dat hier het gemeentehuis van Schijndel was gevestigd. Dit parkeerterrein was primair bedoeld voor werknemers en bezoekers aan het gemeentehuis. De werknemers die er in de huidige situatie staan kunnen terecht in de gratis toegankelijke parkeergarage Lichtenburg en parkeerterrein aan de Steeg. Hier is ruim voldoende restcapaciteit.



Ruimte maken voor fietsparkeren

- (Een deel van) de huidige 'stop & go parkeerplaatsen' op de Markt worden opgeheven en vervangen voor fietsparkeren.
- Deze suggestie gaan we uitwerken in een concreet ontwerp.
- Hoewel de centrale winkelstraat – waaronder de Hoofdstraat en de Markt – al grotendeels is voorzien van fietsnietjes en de beschikbare ruimte beperkt is, wordt toch overwogen om extra voorzieningen te plaatsen waar dit ruimtelijk nog verantwoord mogelijk is. Tegelijkertijd verdient het parkeergedrag van fietsers nadrukkelijke aandacht met het oog op diefstalpreventie: uit onderzoek blijkt dat slechts 10% van de elektrische fietsen met een kettingslot wordt vastgezet.
- De (belangrijke) bushaltes zijn niet meegenomen in het parkeeronderzoek. Daarom wordt aanbevolen om een aanvullend parkeeronderzoek uit te voeren bij de haltes aan de route Structuurweg – Wijboscheweg.

Onderzoek naar centrale fietsvoorziening

- Wij onderzoeken samen met centrummanagement de wenselijkheid en (on)mogelijkheid van een centrale fietsvoorziening. De oude slagerij van Rooij wordt als een potentiële locatie benoemd, hier zijn mogelijk 1000 fietsparkeerplaatsen in te passen.
- Een andere gedachte/insteek is om tijdens evenementen te werken met zogenaamde pop-up parkings voor fietsen. Dit kan door bepaalde locaties of terreinen tijdelijk in te richten als een fietsparkeervoorziening. Er zijn gemeenten/steden die dit soort pop-up parkings verplicht stellen in de vergunningverlening voor een evenement.

5.4. Sint Oedenrode centrum

Gedoogsituatie parkeren Markt beëindigen na reconstructie parkeerterrein de Neul

- Na de reconstructie van het parkeerterrein bij De Neul zijn er straks 60 extra parkeerplaatsen voor langparkeerders in het centrum ter compensatie van de vervallen parkeerplaatsen op de Markt. In totaal is er dan voldoende parkeerruimte voor bezoekers van het centrum
- Met de opening van de nieuwe Albert Heijn zijn er zo dadelijk drie bronpunten/parkeerlocaties als startpunt voor een bezoek aan het centrumgebied:

- Parkeerterrein Albert Heijn
- Parkeerterrein Markt
- Parkeerterrein Jumbo
- Met voldoende handhaving op eventueel oneigenlijk gebruik van de blauwe zone wordt dit als voldoende parkeercapaciteit ervaren voor het waarborgen van de boodschappenfunctie van het centrum voor de eigen inwoners.
- Op het autovrije deel van de Markt geldt momenteel een gedoogsituatie. Op het moment dat de reconstructie van het parkeerterrein bij De Neul met bijbehorende extra parkeerplaatsen gereed is, wordt deze gedoogsituatie beëindigd.

Onderzoek naar een autoluwe inrichting van de Heuvel

- Wij onderzoeken de mogelijkheid om de parkeerfunctie van de Heuvel op te heffen en in te richten als verblijfsgebied met een autoluwe karakter (inclusief venstertijden voor laden en lossen).

Optimalisatie blauwe zone

Compacter blauwe zone gebied

- We gaan de grenzen van de blauwe zone logischer indelen en verplaatsen, zodat het gebied voor kort parkerende bezoekers compacter en efficiënter wordt.

Opheffen blauwe zone Kofferen en Meierij + uitbreiding blauwe zone Deken van Erpstraat

- Kofferen is vanuit de Centrumvisie aangewezen als een transformatiegebied. Stap voor stap verdwijnt in deze straat de functie voor winkels en horeca. Hiermee verdwijnt ook nut en noodzaak voor het toepassen van een blauwe zone in deze straat en op het parkeerterrein.
- Wij gaan de blauwe zone rondom Kofferen (straat en terrein) opheffen. Op deze manier ontstaat meer ruimte voor langparkeren (bewoners en werknemers).
- Deze stap wordt gecombineerd met een uitbreiding van het aantal blauwe zone plekken op de parkeerlocatie Deken van Erpstraat. Hiermee worden op een logische plek meer bezoekers gefaciliteerd. In totaal krijgt de Deken van Erpstraat 22 parkeerplaatsen in de blauwe zone.



- De blauwe zone parkeerplaatsen Meierij gaan we opheffen en omzetten naar vrije parkeerplaatsen.

Uitbreiding blauwe zone Ameroyenhof

- Blauwe zone parkeerplaatsen Ameroyenhof gaan we uitbreiden: de nu nog 21 vrije parkeerplaatsen worden omgezet naar blauwe zone.



(Voorlopig) geen ontheffingen voor bewoners in de blauwe zone

Het uitgeven van ontheffingen voor de blauwe zone in het dorpscentrum van Sint-Oedenrode wordt op dit moment niet nodig geacht, omdat:

- Het blauwe zonegebied relatief klein is en primair gericht op het faciliteren van bezoekers;
- Er diverse private parkeervoorzieningen met restcapaciteit beschikbaar zijn;
- Met het inperken van de venstertijden voor de blauwe zone ('s ochtends later van kracht en 's middags eerder ten einde) het voor bewoners makkelijker wordt om in de blauwe zone te parkeren zonder parkeerschijf;
- Buiten de blauwe zone voldoende ongereguleerde parkeerplaatsen beschikbaar zijn om lang te parkeren.

Fietsparkeren

- De plaatsing van extra stallingsmogelijkheden voor fietsen is op de meeste locaties in het centrum niet direct nodig. Enkel op de Markt en Heuvel kan er verkend worden om extra voorzieningen te plaatsen.
- Tevens is het vervangen van de huidige fietsbeugels bij de Jumbo en de Action voor fietsnietjes gewenst omdat de parkeerdruk hier hoog is en de bestaande fietsbeugels niet goed gebruikt worden doordat de fietsbeugels niet geschikt zijn voor de vele verschillende soorten fietsen van tegenwoordig.
- De (belangrijke) bushaltes zijn niet meegenomen in het parkeeronderzoek. Daarom wordt aanbevolen om een aanvullend parkeeronderzoek bij zowel de bushaltes aan de Noordelijke Randweg – Postdijk als bij de bushalte Hertog Hendrikstraat – Nijnselseweg uit te voeren en indien nodig extra fietsnietjes bij te plaatsen..

5.5. Overige thema's en aandachtsgebieden

Woonwijken

- Dit parkeerplan heeft een duidelijke focus op de centra van Veghel, Schijndel en Sint-Oedenrode. Dat neemt niet weg dat ook in de wijken buiten de dorpscentra 'parkeerissues' kunnen spelen.
- In woonwijken vormen bewoners en hun bezoek de primaire doelgroep. Bij voorkeur kunnen zij op acceptabele loopafstand van de woning parkeren.
- Bij eventuele klachten over parkeren in wijken constateren we vaak dat het probleem niet zozeer zit in het aantal parkeerplaatsen, maar in het feit dat te veel mensen tegelijkertijd gebruik willen maken van dezelfde (populaire) parkeerplaatsen. In totaal is er in de wijk dan voldoende parkeer-ruimte beschikbaar, echter niet altijd precies op de plek waar bewoners en hun bezoek het liefst hun auto zouden willen parkeren.
- In de openbare ruimte is het niet mogelijk om iedereen op hun voorkeurslocatie te laten parkeren. Daarom accepteren we dat parkeren 'voor de deur' niet altijd kan.
- In het algemeen hanteren wij de beleidslijn dat het huidige aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte van de wijken buiten de dorpscentra behouden blijft, en er geen extra parkeerplaatsen bijgemaakt worden.

Schoolomgevingen

- In samenwerking met scholen stimuleren we dat ouders hun kinderen vooral met de fiets of lopend naar school brengen. We realiseren ons dat er ouders zijn die hun kinderen (incidenteel) met de auto naar school brengen of halen.
- In den lande staan de zogenaamde kiss&ride stroken direct rondom de ingang van scholen steeds meer ter discussie. Het besef bij scholen, gemeenten en ouders groeit dat er ten behoeve van de veiligheid en leefbaarheid behoefte is aan een schoolomgeving met zo min mogelijk autoverkeer.
- Voor de aanpak van parkeren rondom scholen volgen we de richtlijnen van Veilig Verkeer Nederland: <https://vvn.nl/gemeenten/schoolomgeving/richtlijnen>
- Om fietsers en voetgangers de prioriteit te geven is de schoolomgeving bij voorkeur autovrij. Lukt het niet om dit permanent in te stellen, dan is een schoolstraat een mooie oplossing. Het gebied rondom de ingang van de school wordt dan tijdelijk afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. Bijvoorbeeld een half uur tijdens de aankomst, pauze en het vertrek van de kinderen. Vaak is hier draagvlak voor bij automobilisten uit de buurt, omdat de straat buiten deze tijden wel toegankelijk is.
- Deze insteek vraagt om een projectmatige aanpak met medewerking en inzet van zowel gemeente als de bij een school betrokken stakeholders.

Bedrijventerreinen

- Basis insteek op bedrijventerreinen blijft het oplossen van parkeren op eigen terrein.
- Bij de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen verkennen we de (on)mogelijkheden voor het inpassen van een collectieve parkeervoorziening met als doel om de parkeervraag van meerdere bedrijven gezamenlijk op te kunnen vangen en tegelijkertijd meer te kunnen sturen op het gebruik van alternatieve duurzame vervoerswijzen voor werknemers.

Vrachtwagens

- Het parkeren van vrachtwagens is vanwege de overlast die het creëert en het grote ruimtebeslag, niet toegestaan binnen de bebouwde kom.
- Het is primair de verantwoordelijkheid van ondernemers en bedrijven om voor geschikte parkeervoorzieningen te zorgen als onderdeel van hun bedrijfsvoering.
- In Meierijstad zijn er speciale locaties aangewezen waar het parkeren van vrachtwagens wel is toegestaan. In Veghel betreft dit een parkeerterrein aan de Taylorweg (Marskade). Deze locaties zullen niet verder worden uitgebreid.

Aldus besloten in de openbare vergadering van de raad, gehouden op 26 juni 2025.

De griffier,

De burgemeester,

Nota Parkeernormen Meerijstad 2025

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Gemeente Meerijstad maakt een gestage groei door. Naast de beoogde woningbouwopgave van circa 7.200 woningen in de periode 2020-2040, heeft gemeente Meerijstad een industrieel karakter, dat zich ook verder zal door ontwikkelen. De combinatie van toenemende inwoners- en werknemersaantallen resulteren in een groei in de mobiliteitsbehoefte van de algehele gemeente. Het is zaak om deze ontwikkelingen sturing te geven om problematiek op het gebied van parkeren te voorkomen dan wel te beperken in groei.

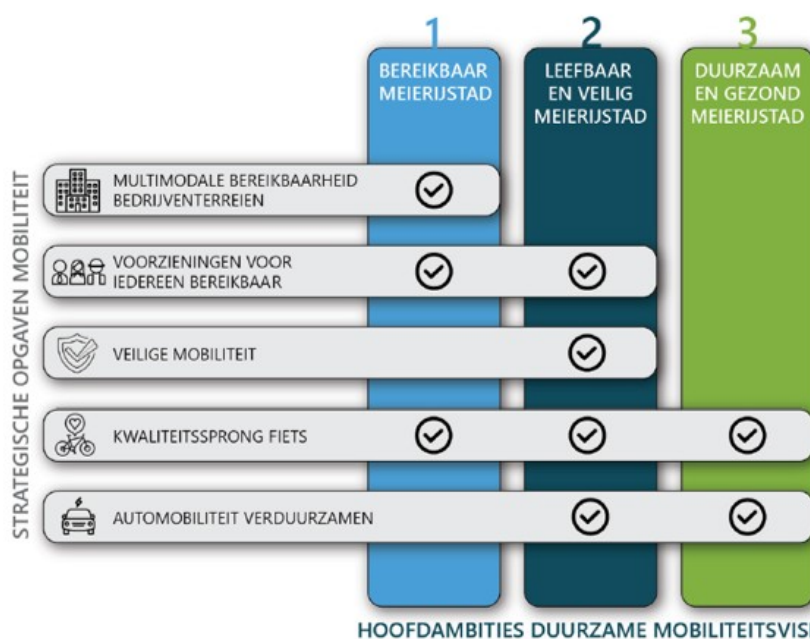


De verdichting van de kernen, en Veghel in het bijzonder, zorgt voor extra druk op de schaarse ruimte. Naast verdichting heeft de gemeente nog andere ambities, zoals vergroenen. Al deze ambities leggen echter een claim op dezelfde schaarse ruimte. Dus zal er zorgvuldig en maatgevend omgegaan moeten worden met de benodigde en reeds schaarse ruimte om Meerijstad ook in de toekomst leefbaar en bereikbaar te houden.

Een belangrijke factor in het behouden van de leefbaarheid en bereikbaarheid is het Parkeerplan. Het sturen op de juiste parkeerder op de juiste plaats op het juiste tijdstip staat daarin centraal. Parkeernormen zijn één van de instrumenten die we hebben binnen ons parkeerplan en draagt bij aan de samenhang in de manier waarop we parkeren regelen. In het Parkeerplan is het parkeerbeleid van de gemeente Meerijstad gebundeld met twee bijlagen. Deze Nota Parkeernormen gaat in bijlage 2 specifiek in op het parkeren bij bouwontwikkelingen in de gemeente Meerijstad. Daarnaast zijn de hoofdlijnen van de parkeermetingen anno 2024 opgenomen in bijlage 1. Het algehele parkeerplan gaat daarmee in op het regelen van parkeren in de bestaande situatie, met een doorkijk op de toekomst.

1.2 Waarom een nieuwe Nota Parkeernormen?

Begin 2022 heeft de gemeenteraad van Meerijstad de Duurzame mobiliteitsvisie Meerijstad vastgesteld. Binnen deze mobiliteitsvisie wordt geduid hoe gemeente Meerijstad de komende jaren wil omgaan met zaken als bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid. Deze drie hoofdambitie duurzame mobiliteit worden vorm gegeven middels de volgende vijf strategische opgaven:



Figuur 1 Bron: Duurzame mobiliteitsvisie Gemeente Meerijstad (21/10/2021)

Om de opgaves en hoofdambities uit de Duurzame mobiliteitsvisie Meerijstad te realiseren, is een uitvoeringsprogramma met maatregelen opgesteld. Eén van deze maatregelen betreft het opstellen van een parkeerplan voor de centra van Veghel, Schijndel en Sint-Oedenrode. Andere aanleidingen voor het opstellen van een Parkeerplan Meerijstad zijn onder andere:

- Ruimtelijke ontwikkelingen in de centra van Veghel, Schijndel en Sint-Oedenrode (waarbij het parkeren niet altijd binnen een project zelf is op te lossen).
- Plan voor herstructurering van het centrum van Veghel.
- Het parkeerplan voor Veghel-centrum dateert uit 2015. Sindsdien zijn er diverse trends en ontwikkelingen die invloed hebben op het parkeren in de centra.
- Druk van ontwikkelaars om parkeernormen te verlagen waarbij er tegelijkertijd juist sprake is van een (algemene) toename van het autobezit.
- Wensen van bewoners en bedrijven om meer parkeerplaatsen te maken in de openbare ruimte (terwijl er tegelijk ook een opgave is voor meer groen).

Als onderdeel van een Parkeerplan Meerijstad, is deze Nota Parkeernormen opgesteld. Deze Nota Parkeernormen geeft duiding aan de manier van omgang met fiets- en autoparkeren bij bouwontwikkelingen. Daarbij worden zowel de daadwerkelijke parkeernormen als de manier waarop deze normen toepasbaar zijn toegelicht. De huidige Nota Parkeernormen Meerijstad dateert uit 2018 en is gebaseerd op CROW-kencijfers uit publicatie 317, oktober 2012. Om betere aansluiting met de hedendaagse context, situatie en ambities van gemeente Meerijstad te verkrijgen, in de huidige Nota Parkeernormen toe aan actualisatie.

Met de actualisatie van de Nota Parkeernormen Meerijstad willen we het volgende bereiken:

- Voorzien in **duidelijke spelregels** welke voor alle ontwikkelaars gelijk en eenduidig zijn. Via deze regels wordt met heldere toelichting geduid wat de mogelijkheden zijn omtrent de realisatie van auto- en fietsparkeerplaatsen binnen bouwontwikkelingen in Meerijstad.
- Het **sturen op het aantal auto's** in de gemeente Meerijstad. Door locatie gebonden maatwerk te leveren in de parkeernormen wordt een overbodige hoeveelheid aan autoparkeerplaatsen bij bouwontwikkelingen voorkomen.
- Een **zekere mate van flexibiliteit** toestaan in de toepassing van parkeernormen. Via het bieden van meerdere mogelijkheden om tot een passende parkeeroplossing bij bouwontwikkelingen te komen, hoeft parkeren geen beperkende invloed te hebben op de woningbouwopgave. Deze flexibiliteit is voornamelijk wenselijk in gebieden met (reeds) schaarse ruimte, zoals (in delen van) de centra van Veghel, Schijndel en Sint-Oedenrode.
- Naast het bepalen van de kwantiteit van de parkeerplaatsen om te voldoen aan de (toekomstige) parkeervraag, ook zo goed mogelijk borgen dat de beschikbaarheid van de parkeerplaatsen op orde is. Hiervoor worden **aanvullende eisen aan de toegankelijkheid, beschikbaarheid en kwaliteit van de parkeerplaatsen** gesteld.
- Het **stimuleren van duurzame en actieve mobiliteitskeuzes** zoals lopen en fietsen. Door het bieden van meer mogelijkheden en faciliteiten voor andere mobiliteitsoplossing, hoeft de toename in

mobilitaatsbehoefte niet altijd één-op-één vertaalt te worden naar het aantal aan te leggen auto-parkeerplaatsen. Echter dient de realiteit in acht genomen te worden dat de auto binnen gemeente Meerijstad een belangrijk vervoersmiddel is én blijft. Voor een deel van de bevolking is het gebruik van de auto momenteel noodzakelijk en zal dit op korte termijn niet veranderen.

- Het **verbeteren van de juridische borging** van de parkeeroplossingen van bouwontwikkelingen. Nieuwe bewoners of gebruikers dienen in de aanloopfase naar een koop-/huur-/gebruiksovereenkomst op de hoogte te zijn gebracht van de (on)mogelijkheden qua parkeren binnen hun nieuwe woon- of bedrijfssituatie.
- Het **bieden van een goed kader voor de vergunningverlening**, het toezicht en de handhaving waarbij voor zowel de toekomstige bouwer en bewoner als ook voor de reeds gehuisveste derde belanghebbende voldoende zekerheid wordt geboden voor het zorgvuldig omgaan met het parkeren, waardoor minder bezwaar- en beroepsprocedures doorlopen behoeven te worden.

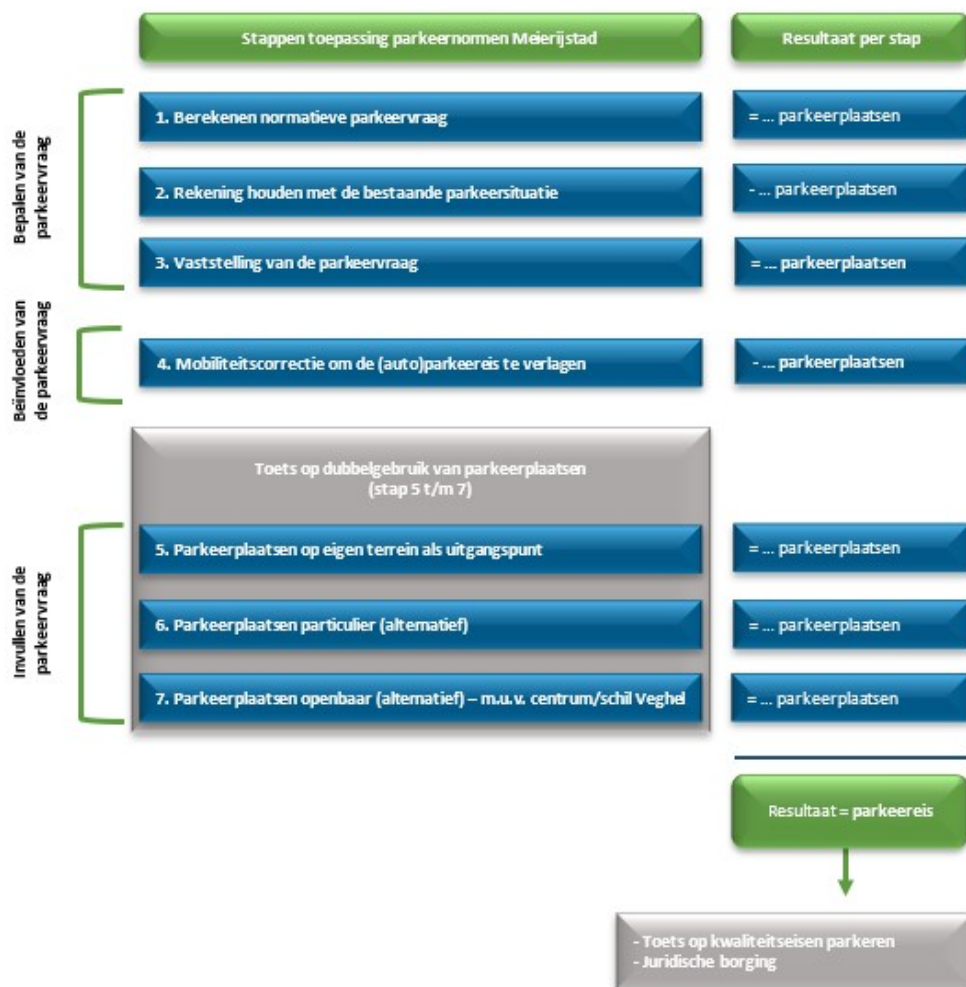
1.3 Van parkeernorm naar parkeereis

De parkeernormen binnen deze Nota Parkeernormen staan aan de basis van de berekening om de parkeereis van een bouwontwikkeling (het bouwen, vernieuwen, veranderen of vergroten van een gebouw) te bepalen. De parkeereis duidt het uiteindelijke aantal te realiseren of beschikbaar te stellen parkeerplaatsen om te voldoen aan de (toekomstige) parkeervraag betreffende de bouwontwikkeling. Het stappenplan op de volgende pagina (figuur 2) wordt gehanteerd om de parkeernormen naar een daadwerkelijke parkeereis te vertalen, genaamd Toepassingskader parkeernormen Meerijstad. Gedetailleerde toelichting en onderbouwing van de stappen volgen in de opvolgende hoofdstukken. Het toepassingskader is in de basis voor zowel auto- als fietsparkeren gelijk. Mochten er specifieke eisen of voorwaarden voor een van deze vervoersmiddelen gelden, dan wordt dit nadrukkelijk benoemd.

1.4 Leeswijzer

De Nota Parkeernormen is als volgt opgebouwd: de juridische aspecten van de parkeernormen worden behandeld binnen het juridisch kader in hoofdstuk 2. In hoofdstuk 3 komen de uitgangspunten voor de parkeernormen Meerijstad aan bod, waarbij onderscheid tussen parkeernormen voor de auto en fiets wordt toegepast. Vervolgens geeft hoofdstuk 4 toelichting op de bepaling van de parkeervraag bij bouwontwikkelingen. Hoofdstuk 5 beschrijft de mogelijkheden voor het toepassen van een parkeerreductie op de parkeereis voor autoparkeren. Daarna worden in hoofdstuk 6 de mogelijkheden geschetst welke toepasselbaar zijn om invulling te geven aan de parkeervraag. De bijpassende kwaliteitseisen waarin de parkeeroplossing voor de auto en fiets moeten voldoen worden in hoofdstuk 7 uiteengezet. Tot slot volgt in hoofdstuk 8 hoe de juridische borging van parkeeroplossingen wordt verkregen. In de bijlagen zijn diverse documenten opgenomen welke integraal onderdeel uitmaken van deze Nota Parkeernormen:

Bijlage nr.	Inhoud
1.	Definities
2.	Stedelijkheidsgraad per kern
3.	Gebiedsindelingen
4.	Autoparkeernormen
5.	Fietsparkeernormen
6.	Maximaal acceptabele loopafstanden
7.	Aanwezigheidspercentages
8.	Correctiefactoren parkeerplaatsen op eigen terrein
9.	Kwaliteitseisen fietsparkeren
10.	Rekenvoorbeelden



Figuur 2 Toepassingskader parkeernormen Meerijstad

2 Juridisch kader

De toepassing van auto- en fietsparkeernormen kent een aantal belangrijke juridische aspecten. Binnen dit hoofdstuk wordt toelichting gegeven op het juridisch kader voor deze Nota Parkeernormen Meerijstad.

2.1 Juridische basis via omgevingsplan en omgevingsvergunning

De parkeernormen voor auto en fiets in deze Nota Parkeernormen gelden voor bouwontwikkelingen waarvoor een omgevingsvergunning noodzakelijk is of wanneer een wijziging van het vigerende omgevingsplan aangevraagd wordt. De parkeernormen zijn dus van toepassing op bouwontwikkelingen en functiewijzigingen zonder bouwactiviteiten, zoals:

- nieuwbouw;
- splitsing van een woning in meerdere woningen c.q. wooneenheden;
- gehele en gedeeltelijke verbouwing van een pand met een wijziging van het omgevingsplan of een omgevingsvergunning voor afwijking van het omgevingsplan, maar ook functiewijzigingen zonder bouwactiviteiten waarbij het nieuwe gebruik/de nieuwe functie een meer verkeer-aantrekend karakter heeft;
- vergroting van een pand, waarbij de vergroting zal leiden tot een verhoogde vraag naar parkeer-capaciteit.

De introductie van de Omgevingswet

Op 1 januari 2024 is de Omgevingswet in werking getreden. De introductie van de Omgevingswet heeft tot veel veranderingen geleid in de manier waarop de processen rondom bouwontwikkelingen verlopen. Centraal binnen de Omgevingswet staat het bundelen en vereenvoudigen van regels over alles wat met de leefomgeving te maken heeft. Deze regels zijn vastgelegd in een omgevingsplan.

De juridische basis van deze Nota Parkeernormen ligt, met inwerkingtreding van de Omgevingswet, in het Omgevingsplan gemeente Meerijstad (2024). Bij de aanvraag van een omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit met betrekking tot een bouwwerk, dienen voor de toetsing aan desbetreffend omgevingsplan in ieder geval 'de inrichting van parkeervoorzieningen op het eigen terrein' verstrekt te worden¹.

¹ Omgevingsloket_Regels op de kaart_Omgevingsplan gemeente Meerijstad: <https://omgevingswet.overheid.nl/regels-op-de-kaart/>

2.2 Nota parkeernormen als toetsingskader

Bij de aanvraag van een omgevingsvergunning wordt op 'parkeren' getoetst aan de hand van de beleidsregels uit deze Nota Parkeernormen. Voor parkeren wordt in de omgevingsvergunning de auto- en fietsparkeereis opgenomen. Deze eis duidt de minimale hoeveelheid parkeerplaatsen welke door de ontwikkelaar beschikbaar gesteld moeten worden. De parkeereis volgt uit het doorlopen van het stappenplan uit hoofdstuk 4 t/m 6 van deze Nota Parkeernormen.

2.3 Indieningsvereisten

Bij de aanvraag van een omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit met betrekking tot een bouwwerk, dienen voor de toetsing aan desbetreffend omgevingsplan in ieder geval het volgende verstrekt te worden:

- Het ruimtelijk programma van zowel de huidige- als de geplande situatie (bijvoorbeeld het aantal woningen of aantal vierkante meter bruto vloeroppervlakte van geplande functiesoort);
- De berekening van de parkeervraag voor de auto en de fiets (parkeerbalans), inclusief de gehanteerde uitgangspunten in de uitgevoerde berekeningen;
- Ontwerptekeningen van de te realiseren of beschikbaar te stellen parkeerplaatsen, waarin het aantal beschikbare auto- en fietsparkeerplaatsen is aangegeven (inclusief maatvoering);

2.4 Hardheidsclausule

Het college van Burgemeester en Wethouders kan van de, in deze Nota Parkeernormen opgenomen bepalingen, afwijken als sprake is van een onredelijk gevolg van het toepassen van deze beleidsregels. In dat geval zijn de gevolgen van het toepassen van de beleidsregels niet in lijn met de bedoeling van deze Nota Parkeernormen. Om onredelijke toepassingen van de beleidsregels te duiden, zal een grondige onderbouwing overlegd moeten worden. Gebrek aan fysieke ruimte op eigen terrein of het ontbreken van financiële middelen om parkeeroplossingen te benutten of realiseren in de openbare ruimte zijn voorbeelden van dergelijke toepassingen. Echter zijn deze toepassingen niet enkel gebaseerd op de parkeerbehoefte of het voldoen aan normen; er moet tevens rekening worden gehouden met de bredere ruimtelijke context.

De openbare ruimte is schaars en kent een veelheid aan concurrerende claims. Het creëren van voldoende parkeerplaatsen is slechts één van de vele belangen die op deze ruimte drukken. Andere claims, zoals groenvoorzieningen, voetgangers- en fietspaden, recreatievoorzieningen en ruimtelijke plannen die bijdragen aan bredere gemeentelijke ambities, kunnen een hogere prioriteit krijgen. Parkeren moet in dit licht soms ondergeschikt worden gemaakt aan deze andere ruimtelijke belangen. Het college van Burgemeester en Wethouders kan dan beslissen dat, in lijn met gemeentelijke doelen op het gebied van bijvoorbeeld duurzaamheid, mobiliteit, of leefbaarheid, parkeren een mindere rol speelt in de verdeling van de beschikbare ruimte.

2.5 Overgangsregeling

Bij inwerkingtreding van deze Nota Parkeernormen wordt rekening gehouden met de lange doorlooptijd van bouwontwikkelingen. Om te voorkomen dat de realisatie van lopende ontwikkelingen ter discussie komt te staan door nieuwe, mogelijk striktere eisen, is een overgangsregeling opgenomen. Deze overgangsregeling is van toepassing wanneer vóór de inwerkingtreding van deze Nota Parkeernormen:

- Een omgevingsvergunning is aangevraagd;
- Intentie-, samenwerkings- of anterieure overeenkomsten zijn gesloten met de gemeente Meerijstad;
- Het college van Burgemeester en Wethouders of de gemeenteraad van Meerijstad een ontwerpbesluit, ruimtelijk kader of ruimtelijk ontwerp hebben vastgesteld.

Het staat initiatiefnemers vrij om voor plannen welke binnen de overgangsregeling vallen toch de uitgangspunten uit deze Nota Parkeernormen te hanteren. Alle omgevingsvergunningen welke na de inwerkingtreding van deze Nota Parkeernormen worden ingediend, worden per definitie aan de hand van de meest actuele beleidsregels getoetst, zijnde de beleidsregels binnen deze Nota Parkeernormen.

2.6 Inwerkingtreding en citeertitel

Deze Nota Parkeernormen treedt de dag na bekendmaking in werking en wordt aangehaald als: 'Nota Parkeernormen Meerijstad 2025'.

3 Uitgangspunten voor auto- en fietsparkeernormen

Een parkeernorm wordt gebruikt om te bepalen welk minimale aantal parkeerplaatsen vereist is voor een bepaald type bouwontwikkeling. Deze aantallen worden uitgedrukt als een verhouding die aangeeft hoeveel parkeerplaatsen er per eenheid (zoals per vierkante meter vloeroppervlak of per wooneenheid) aangelegd moeten worden. In dit hoofdstuk worden de uitgangspunten voor het opstellen van parkeernormen voor auto en fiets beschreven. Deze uitgangspunten gelden als basis in de bepaling van de parkeernormen welke voor gemeente Meerijstad in deze Nota Parkeernormen vastgesteld zijn. Een

volledig overzicht van de normen is per functie opgenomen in bijlage 4 (Autoparkeernormen) en bijlage 5 (Fietsparkeernormen).

3.1 Van parkeerkencijfers naar parkeernormen

De parkeernormen betreffende Meerijstad voor auto en fiets zijn afgeleid van de meest recente parkeerkencijfers², afkomstig van het CROW-kennisinstituut voor infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer, en werk en veiligheid. De CROW-kencijfers worden gezien als de landelijke standaard en vormen daarmee een goed startpunt in het opstellen van de Meerijstadse parkeernormen. Echter zijn de geraadpleegde kencijfers niet direct toepasbaar als parkeernormen, en daarom zijn de onderstaande stappen doorlopen om de vertaalslag naar maatgevende parkeernormen te maken.

² CROW-publicatie 744 'Parkeerkencijfers - basis voor parkeernormering': <https://www.crow.nl/publicaties/parkeerkencijfers-2024>



3.1.1 Stedelijkheidsgraad als basis voor parkeernormen

Allereerst wordt middels categorisering de mate van stedelijkheid bepaald. Deze stedelijkheidsgraad geeft een beeld van de mate van concentratie van menselijke activiteiten en is te reflecteren op het autobezit en -gebruik in een gemeente. De mate van stedelijkheid wordt uitgedrukt in het aantal adressen per vierkante kilometer (tabel 1)³. De toename van compactheid van een gemeente resulteert in een toenemende nabijheid van voorzieningen en is daarmee inherent aan de afname van reisafstanden betreffende dagelijkse verplaatsingen. De afname van reisafstanden betreffende dagelijkse verplaatsingen maakt dat inwoners minder afhankelijk zijn van autobezit en -gebruik. In gemeente Meerijstad bestaat een diversiteit aan kernen en bevolkingsdichtheden. Vandaar wordt bij de bepaling van de stedelijkheidsgraad rekening gehouden met de gebiedsaanduiding van de kernen. Kern Veghel wordt met een gemiddelde omgevingsadressendichtheid van 1.213 adressen per vierkante kilometer⁴ gecategoriseerd als 'matig stedelijk'. Kern Schijndel wordt met een gemiddelde omgevingsadressendichtheid van 1.143 adressen per vierkante kilometer⁵ tevens gecategoriseerd als 'matig stedelijk'. Kern Sint-Oedenrode wordt met een gemiddelde omgevingsadressendichtheid van 694 adressen per vierkante kilometer⁶ gecategoriseerd als 'weinig stedelijk'. De overige kernen hebben allen een gemiddelde omgevingsadressendichtheid van minder dan 500 adressen per vierkante kilometer, en worden daarmee gecategoriseerd als 'niet stedelijk'.

Stedelijkheid categorie	Gemiddelde omgevingsadressendichtheid
Zeer sterk stedelijk	2500 of meer adressen per km ²
Sterk stedelijk	1500 tot 2500 adressen per km ²
Matig stedelijk	1000 tot 1500 adressen per km ²
Weinig stedelijk	500 tot 1000 adressen per km ²
Niet stedelijk	Minder dan 500 adressen per km ²

Tabel 1

De parkeerkencijfers voor 'weinig stedelijk' komen vrijwel over de gehele linie overeen met de cijfers van 'niet stedelijk', met uitzondering van de cijfers van winkelvoorzieningen (fractie hoger voor 'niet stedelijk'). Vanuit het doel om (waar mogelijk) eenduidigheid aan te brengen binnen deze Nota Parkeernormen, is de keuze gemaakt om de kernen Veghel en Schijndel als 'matig stedelijk' te categoriseren, en de kern Sint-Oedenrode samen met de overige kernen als 'weinig stedelijk' te categoriseren. Een overzicht van de stedelijkheidsgraad per kern is te vinden in bijlage 2.

³ CBS_Stedelijkheid (van een gebied): <https://www.cbs.nl/nl-nl/onze-diensten/methoden/begrippen/stedelijkheid--van-een-gebied-->

⁴ <https://allecijfers.nl/woonplaats/veghel/>

⁵ <https://allecijfers.nl/woonplaats/schijndel/>

⁶ <https://allecijfers.nl/woonplaats/sint-oedenrode/>

3.1.2 Vertaling naar gebiedsgerichte parkeernormen

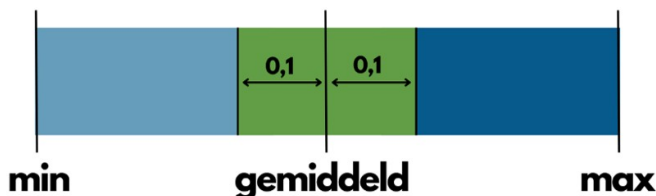
Om tot maatgevende parkeernormen te komen, zal in de volgende stap ingespeeld moeten worden op het eigen karakter en de dynamiek binnen de diverse kernen van Meerijstad. De diversiteit binnen kernen vraagt in sommige gevallen namelijk om gebiedsgerichte parkeernormen in plaats van algemene parkeernormen voor de kernen als geheel. Bij het bepalen van de gebiedsgerichte parkeernormen is uitgegaan van logisch afgebakende gebieden met duidelijke grenzen. Daarnaast is ook rekening gehouden met het huidige autobezit, kwaliteit van het openbaar vervoer en het fietsnetwerk, aanwezigheid van dagelijkse voorzieningen en de manier waarop regulering van parkeren in de openbare ruimte geregeld is. Voor de kernen Veghel, Schijndel en Sint-Oedenrode zijn in de voorgaande Nota Parkeernormen reeds centrumgebieden geïdentificeerd. Deze gebieden werden echter niet gezien als centrumfunctie zoals werd bedoeld in de CROW-publicatie 317, waarmee destijds de parkeernormen van gebiedsfunctie schil/overloopgebied centrum werd toegepast.

Daarmee is rondom de centrumgebieden van Veghel, Schijndel en Sint-Oedenrode tot op heden geen sprake van een schil/overloopgebied, hoewel dat wel vaak het geval is rondom centra van steden met een hogere stedelijkheidsgraad. In de nieuwe Nota Parkeernormen wordt een schil/overloopgebied toegepast bij een stedelijkheidsgraad categorisering van 'matig stedelijk' en hoger, af te lezen in paragraaf 3.1.1. Dus, de kernen Veghel en Schijndel zullen in de nieuwe gebiedsindeling onderscheid kennen tussen het centrumgebied en de schil/overloopgebied. Voor Sint-Oedenrode wordt de gebiedsindeling van centrumgebied behouden, alleen wordt er geen specifiek schil/overloopgebied ingetekend. In de overige kernen is geen sprake van een centrum met een sterke concentratie van winkels en voorzieningen. Daarom geldt voor de bebouwde kom buiten de centrumgebieden en de schil/overloopgebieden van de kernen Veghel, Schijndel en Sint-Oedenrode overal dezelfde parkeernormen. Voor locaties in het buitengebied zijn aparte parkeernormen opgenomen. Dus, de locatie van een bouwontwikkeling bepaalt welke autoparkeernormen van toepassing zijn en is daarmee gebiedsafhankelijk. Er wordt onderscheid gemaakt middels onderstaande gebiedsindeling (zie ook bijlage 3):

Gebied	Omschrijving
A	Centrum kernen Veghel en Schijndel
B	Schil-/overloopgebied kernen Veghel en Schijndel
C	Rest bebouwde kom kernen Veghel en Schijndel
D	Centrum kern Sint-Oedenrode
E	Rest bebouwde kom kern Sint-Oedenrode & bebouwde kom kernen Erp, Keldonk, Boerdonk, Wijbosch, Olland, Boskant, Nijnsel, Mariaheide, Eerde & Zijtaart
F	Buitengebied

lager ligt dan het landelijk gemiddelde ($<0,1$), dan wordt de lage zijde van de landelijke CROW-parkeerkencijfers bandbreedte gekozen; ¶
¶
min of meer gelijk is aan het landelijk gemiddelde (marge $0,1$), dan wordt het gemiddelde van de landelijke CROW-parkeerkencijfers bandbreedte gekozen; ¶
¶
hoger ligt dan het landelijk gemiddelde ($>0,1$), dan wordt de hoge zijde van de landelijke CROW-parkeerkencijfers gekozen. ¶

CROW PARKEERKENCIJFER BANDBREEDTE



In contrast met de autoparkeernormen zijn de fietsparkeernormen niet gebiedsafhankelijk. Omdat we het gebruik van de fiets in de gehele gemeente willen stimuleren, is de fietsparkeernorm die voor een functie geldt overal in gemeente Meerijstad gelijk.

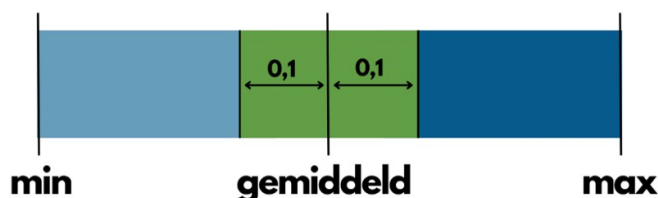
3.1.3 Keuze binnen bandbreedte

De landelijke parkeerkencijfers vanuit het CROW bevatten een bandbreedte – variërend tussen laag, gemiddeld en hoog. Nadat de stedelijkheidsgraad en de gebiedsindeling zijn bepaald, is de laatste stap het maken van onderbouwde keuzes binnen deze CROW-parkeerkencijfer bandbreedte. Hierbij wordt afzonderlijk gekeken naar de verschillende kernen. Om de keuze binnen de bandbreedte te bepalen, wordt er een vergelijking gemaakt van het autobezit per huishouden in desbetreffende kern ten opzichte van het landelijk gemiddelde autobezit per huishouden voor diezelfde stedelijkheidsgraad⁷. Dit betekent concreet:

Wanneer het gemiddelde autobezit per huishouden van kernen met dezelfde stedelijkheidsgraad (matig stedelijk of niet stedelijk):

lager ligt dan het landelijk gemiddelde ($<0,1$), dan wordt de lage zijde van de landelijke CROW-parkeerkencijfers bandbreedte gekozen; ¶
min of meer gelijk is aan het landelijk gemiddelde (marge 0,1), dan wordt het gemiddelde van de landelijke CROW-parkeerkencijfers bandbreedte gekozen; ¶
hoger ligt dan het landelijk gemiddelde ($>0,1$), dan wordt de hoge zijde van de landelijke CROW-parkeerkencijfers gekozen. ¶

CROW PARKEERKENCIJFER BANDBREEDTE



Dit resulteert voor het overgrote gedeelte van de kernen in het gemiddeld van de bandbreedte van de landelijke CROW-parkeerkencijfers. Behalve Boerdonk en Olland: deze kernen kennen een autobezit per huishouden dat boven de 0,1 marge van het landelijk gemiddelde binnen de stedelijkheidsgraad niet stedelijk af ligt (bijlage 2). Vanuit de optiek van eenduidigheid binnen de nieuwe Nota Parkeernormen, is verkozen om Boerdonk en Olland, net als alle overige kernen, op het gemiddelde van de bandbreedte te gaan zitten. Hiermee kunnen in het gehele gebied E (paragraaf 3.1.2) dezelfde parkeernormen worden toegepast.

De kencijfers voor fietsparkeerplaatsen zijn anders opgebouwd dan die van de auto. De landelijke CROW kencijfers voor fietsparkeernormen zijn representatief voor een bandbreedte variërend tussen laag, gemiddeld en hoog fietsgebruik. Om fietsgebruik in gemeente Meerijstad te faciliteren en te stimuleren, kiezen we voor fietsparkeernormen waarbij een hoog fietsgebruik het uitgangspunt is. Dit uitgangspunt sluit aan op de Duurzame Mobiliteitsvisie Meerijstad (2022) en past daarmee bij de te verwachten vraag naar fietsparkeerfaciliteiten in Meerijstad. Voor een klein aantal functies geldt de gemiddelde bandbreedte als uitgangspunt, omdat dit voor deze functies leidt tot een meer realistische parkeernorm. 7 CROW-publicatie 744 'Parkeerkencijfers - basis voor parkeernormering': <https://www.crow.nl/publicaties/parkeerkencijfers-2024>

3.2 Parkeernormen gelden als minimum

Bij het toepassen van de parkeernormen is het uitgangspunt dat er niet minder auto- en fietsparkeerplaatsen gerealiseerd mogen worden dan hetgeen de parkeernormen aangeven. De parkeernormen zijn dus bepalend voor het minimaal aantal te realiseren parkeerplaatsen. Er mogen wel meer auto- en fietsparkeerplaatsen worden aangelegd dan er volgens de parkeernormen nodig zijn, mits de parkeerfaciliteiten op eigen terrein worden gerealiseerd.

3.3 Parkeernormen voor verschillende functies

De hoogte van de parkeernormen varieert per functie. Hierbij onderscheiden we parkeernormen voor woonfuncties (woningen) en niet-woonfuncties (kantoren, bedrijven, winkels, etc.). De parkeernormen zijn opgebouwd uit een gebruikersdeel (bewoners, werknemers, etc.) en een bezoekersdeel. Onderstaand volgt toelichting op de verschillende parkeernormen binnen de variatie aan functies.

3.3.1 Autoparkeernormen voor woonfuncties

Het woningaanbod in Meerijstad kent een zekere mate van variatie in woningtypen. Om deze woningtypen te categoriseren maken we in eerste instantie onderscheid naar woninggrootte. De omvang van een woning wordt uitgedrukt in bruto vloeroppervlak (BVO)⁸. Zo kan al in een vroeg stadium bij bouwontwikkelingen de parkeervraag worden geïndiceerd. De parkeernorm zelf geldt per woning. Naast de reguliere woningen zijn er ook een aantal woningtypen toebedeeld aan specifieke woondoelgroepen. Voor deze woningtypen worden aparte parkeernormen gebruikt welke in lijn zijn met het autobezit van desbetreffende woondoelgroepen:

- Sociale huurwoningen

Een sociale huurwoning kent een begrensde huur. Dit wil zeggen dat de huur nooit hoger mag zijn dan een bepaald bedrag, zijnde de liberalisatiegrens. Dus, een woning wordt aangemerkt als sociale huurwoning wanneer de huur bij aanvang (de huur die in het huurcontract staat) op of onder de liberalisatiegrens ligt. Dit betreft kale huur, waarbij servicekosten, gas/water/licht en dergelijke buiten beschouwing blijven. Voor zulke sociale huurwoningen geldt een aparte parkeernorm ten opzichte van reguliere woningen in de vrije sector, waarbij een onderscheid gemaakt is tussen appartementen en rijwoningen.

- Kamerverhuur, niet-zelfstandig, studenten

Een woonvorm waarbij sprake is van een woonruimte die via een gemeenschappelijke ingang toegankelijk is. Een eigen huisnummer is dus niet aan de orde. Daarnaast zijn de bewoners buiten hun gehuurde

woonruimte afhankelijk van één of meerdere gezamenlijke dagelijkse voorzieningen, zoals keuken, douche en/of toilet.

Bezoekersparkeernorm bij woonfuncties voor de auto

Bij woningen moet er, naast parkeerplaatsen ten behoeve van bewoners, ook parkeergelegenheid voor bezoekers worden gefaciliteerd. Voor deze parkeerplaatsen geldt een bezoekersparkeernorm. De hoogte van de bezoekersnorm is voor de auto stedelijkheidsgraad- en gebiedsafhankelijk:

Gebied	Bezoekersparkeernorm auto
A	0,1 per woning
B	0,1 per woning
C	0,15 per woning
D	0,15 per woning
E	0,2 per woning
F	0,3 per woning

Tabel 2 Stedelijkheidsgraad- en gebiedsafhankelijke bezoekersparkeernorm voor auto's in Meerijstad

Richtlijn voor fietsparkeren bij functiewijziging naar woningen

Het Besluit bouwwerken en leefomgeving 2024 geeft geen voorschriften voor een fietsparkeervoorziening bij functiewijziging van bestaande gebouwen. De initiatiefnemer moet minimaal voldoen aan de regels zoals van toepassing was op moment van realisatie van het gebouw. Als er toen geen fietsparkeerplaatsen waren voorgeschreven, dan kan dit niet afgedwongen worden op een later moment.

Echter, gemeente Meerijstad verwacht van initiatiefnemers dat bij functiewijzigingen van gebouwen tevens voldoende en kwalitatieve fietsparkeervoorzieningen worden gerealiseerd (bijlage 9). Ook in dergelijke situatie gaat de voorkeur uit naar gezamenlijke fietsenstalling.

8 De BVO wordt gemeten op basis van de NEN 2580, een Nederlandse norm voor de oppervlakte en inhoud van gebouwen. Het bruto vloeroppervlak is de som van de vloeroppervlakte van alle bouwlagen, gemeten langs de buitenomtrek. De oppervlaktes van gebouw gebonden buitenruimten zoals balkons, dakterrassen en galerijen worden niet tot BVO van een gebouw gerekend. Ook tellen niet-of moeilijk toegankelijke zolders en vloeroppervlakte met een hoogte lager dan 1,5 meter niet mee bij bepaling van het BVO.

3.3.2 Fietsparkeernormen voor woonfuncties

Fietsparkeernormen voor woonfuncties hebben niet dezelfde wettelijke basis als autoparkeernormen. Bij nieuw te bouwen woningen zijn de richtlijnen voor fietsparkeren opgenomen in het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl) 20249. Dit besluit verplicht initiatiefnemers om bij nieuwe woningen aan de volgende eisen te voldoen:

1. Een woonfunctie heeft als nevengebruiksfunctie een niet-gemeenschappelijke afsluitbare berg-ruimte met een vloeroppervlakte van ten minste 5 m² en een breedte van ten minste 1,8 m en een hoogte boven de vloer van ten minste 2,3 m.
2. In afwijking van het eerste lid kan bij een woonfunctie met een gebruiksoppervlakte van niet meer dan 50 m² de bergruimte gemeenschappelijk zijn als de vloeroppervlakte van de bergruimte ten minste 1,5 m² per woonfunctie bedraagt.
3. Een bergruimte als bedoeld in dit artikel is vanaf de openbare weg rechtstreeks bereikbaar via het aansluitende terrein of een gemeenschappelijke verkeersruimte.

In gemeente Meerijstad zien we als gelijkwaardig alternatief liever een gezamenlijke fietsparkeervoorziening. De capaciteit van een dergelijke parkeervoorziening wordt bepaald op basis van de fietsparkeernormen uit deze Nota Parkeernormen. Hierbij leeft de optiek dat bewoners een gemeenschappelijke fietsparkeervoorziening beter zullen gebruiken dan een individuele berging. Aangezien de berging, naast het parkeren van fietsen, ook bedoeld is voor het opbergen van andere eigendommen of spullen, moet er bij het realiseren van een gezamenlijke fietsparkeervoorziening tevens een bergingsruimte van minimaal 2,7m² per wooneenheid worden gerealiseerd.

In de praktijk zijn individuele fietsbergingen bij grondgebonden woningen de meest logische oplossing. Bij gestapelde woningbouw wordt veelal een gezamenlijke fietsparkeervoorziening verkozen.

9 <https://wetten.overheid.nl/BWBR0041297/2024-01-01>

Richtlijn voor fietsparkeren bij functiewijziging naar woningen

Het Besluit bouwwerken en leefomgeving 2024 geeft geen voorschriften voor een fietsparkeervoorziening bij functiewijziging van bestaande gebouwen. De initiatiefnemer moet minimaal voldoen aan de regels zoals van toepassing was op moment van realisatie van het gebouw. Als er toen geen fietsparkeerplaatsen waren voorgeschreven, dan kan dit niet afgedwongen worden op een later moment.

Echter, gemeente Meerijstad verwacht van initiatiefnemers dat bij functiewijzigingen van gebouwen tevens voldoende en kwalitatieve fietsparkeervoorzieningen worden gerealiseerd (bijlage 9). Ook in dergelijke situatie gaat de voorkeur uit naar gezamenlijke fietsenstalling.

Bezoekersparkeernorm bij woonfuncties voor de fiets

Bij woningen moet er, naast parkeerplaatsen ten behoeve van bewoners, ook parkeergelegenheid voor bezoekers worden gefaciliteerd. Voor deze parkeerplaatsen geldt een bezoekersparkeernorm. De hoogte van de bezoekersnorm is voor de fiets ten minste 0,5 fietsparkeerplaatsen per woning. Deze norm geldt voor alle parkeergebieden in gemeente Meerijstad.

3.3.3 Auto- en fietsparkeernormen voor niet-woonfuncties

Naast parkeernormen voor woonfuncties zijn auto- en fietsparkeernormen opgenomen voor een groot aantal andere functies. Voor niet-woonfuncties zijn geen voorschriften voor fietsparkeren opgenomen in het Besluit bouwwerken en leefomgeving 2024. Voor niet-woonfuncties passen we daarom fietsparkeernormen toe om te zorgen voor voldoende fietsparkeerplaatsen bij dergelijke bouwontwikkelingen. Om onnodig overlast te voorkomen zal de gemeentelijke Algemene Plaatselijke Verordening (APV) ingezet kunnen worden om fietsparkeren te reguleren in bestaande gebieden, zoals op specifieke plekken bij treinstations of winkelgebieden.

Bij de auto- en fietsparkeernormen voor niet-woonfuncties maken we onderscheid tussen de volgende categorieën:

- Werken
- Winkelen en boodschappen
- Sport, cultuur en ontspanning
- Horeca en (verblijf)recreatie
- Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen
- Onderwijs

Het kan voorvallen dat een te realiseren functie niet in deze Nota Parkeernormen is behandeld. In dat geval wordt de vastgestelde parkeernormen van de meest vergelijkbare functie toegepast. Als dit niet voldoet, dan zal de gemeente Meerijstad een aparte berekening (laten) uitvoeren om de bijbehorende parkeervraag te bepalen.

4 Het bepalen van de parkeervraag

Aan de hand van de parkeernormen wordt berekend hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn om de parkeervraag van een bouwontwikkeling te faciliteren. In de berekening van de parkeervraag worden een aantal stappen doorlopen. Deze systematiek voor het bepalen van de parkeervraag is gelijk voor de auto en fiets. Onderstaand volgt toelichting op de verschillende stappen.



4.1 De normatieve parkeervraag berekenen

De eerste stap is het bepalen van de normatieve parkeervraag van een bouwontwikkeling. Dat doen we door de bruto vloeroppervlakte (paragraaf 3.3.1) van de functie(s) of het aantal wooneenheden uit het (woning)bouwprogramma te vermenigvuldigen met de bijbehorende auto- en fietsparkeernorm. Bij het bepalen van de parkeervraag wordt, als dat van toepassing is, een onderscheid gemaakt tussen de parkeervraag voor vaste gebruikers (zoals bewoners, medewerkers, etc.) en bezoekers.

Wanneer binnen één bouwprogramma verschillende functies komen, dan berekenen we de parkeervraag middels een optelsom van de parkeervraag per functie. De bruto vloeroppervlaktes van de losse functies, of het aantal wooneenheden, worden vermenigvuldigd met de bijbehorende functie-gebonden parkeernorm, en vervolgens worden deze waarden bij elkaar opgeteld waarmee de totale parkeervraag van desbetreffend bouwprogramma wordt verkregen.

Resultaat stap 1: de normatieve parkeervraag is bepaald voor alle functies die binnen de bouwontwikkeling worden gerealiseerd.

4.2 Rekening houden met de bestaande parkeersituatie (salderen)

Soms zijn er bij een bouwontwikkeling openbare parkeerplaatsen welke bestemd waren om de parkeervraag van de voormalige functie te faciliteren. Wanneer deze parkeerplaatsen bestemd blijven om de parkeervraag van de nieuwe functie te faciliteren, dan hoeven alleen nog parkeerplaatsen te worden gerealiseerd ten behoeve van de extra parkeervraag welke ontstaat door de functiewijziging. De parkeerplaatsen uit de voormalige situatie worden in dat geval hergebruikt om de parkeervraag van de nieuwe functie (gedeeltelijk) te faciliteren. Dit hergebruik valt onder de noemer 'salderen'.

Om de extra parkeervraag welke ontstaat door de functiewijziging te bepalen, trekken we de parkeervraag van de voormalige functie af van de parkeervraag van de nieuwe functie. Slechts voor de extra parkeervraag hoeven nieuwe parkeerfaciliteiten gerealiseerd te worden. Salderen is landelijke praktijk op basis van jurisprudentie.

Resultaat stap 2: de parkeervraag van de voormalige functie is in mindering gebracht op de normatieve parkeervraag.

Uitgangspunten bij het salderen van de parkeervraag

Bij het salderen van de parkeervraag van de volgende uitgangspunten van toepassing:

- De meest actuele parkeernormen worden gebruikt om de parkeervraag van zowel de nieuwe- als de voormalige functie te bepalen.
- Voor het berekenen van de parkeervraag in de voormalige situatie gaan we uit van de meest recente (legale) functie.
- Salderen mag alleen als het desbetreffende gebouw minder dan 3 jaar leegstand of een gebrek aan functie heeft gekend. Anders is het niet realistisch dat de parkeerplaatsen (in de openbare ruimte), welke oorspronkelijk de parkeervraag van de voormalige functie faciliteerden, nog altijd beschikbaar zijn en daarmee bestemd kunnen worden om de parkeervraag van de nieuwe functie te faciliteren. Voor parkeerplaatsen op eigen terrein geldt de termijn van 3 jaar overigens niet, mits de beschikbaarheid van desbetreffende parkeerplaatsen is gegarandeerd.
- Bij salderen moet rekening gehouden worden met een verschuiving van het maatgevend moment waarop de nieuwe functie een parkeervraag heeft ten opzichte van de voormalige functie. De parkeervraag van de voormalige en nieuwe functie wordt daarom voor ieder dagdeel tegen elkaar afgezet. Het dagdeel waarop de parkeervraag het hoogst is (bijlage 7), wordt aangehouden als nieuwe parkeervraag. Parkeerplaatsen die exclusief hoorden bij de voormalige functie kunnen op alle dagdelen worden gesaldeerde.
- Bij salderen kan nooit aanspraak worden gemaakt op een groter aantal parkeerplaatsen (in de openbare ruimte) dan in de voormalige situatie op acceptabele loopafstand aanwezig zijn (bijlage 6).
- Als de parkeervraag na saldering gelijk is of zelfs afneemt, dan hoeven er geen extra parkeerplaatsen te worden gemaakt.

4.3 Vaststelling van de parkeervraag

Bij het berekenen van de parkeervraag wordt er tussentijds niet afgerond. Pas in de laatste stap van de berekening wordt de parkeervraag rekenkundig afgerond op hele parkeerplaatsen. Dit betekent dat er tot en met 0,49 naar beneden wordt afgerond, en dat er vanaf 0,50 naar boven wordt afgerond.

Bij de vaststelling van het aantal benodigde parkeerplaatsen is tot dusver geen rekening gehouden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Dit zal gebeuren op het moment dat bekend is hoe en waar (op eigen terrein of privaat/openbaar) de parkeerplaatsen beschikbaar komen (hoofdstuk 6). Door dubbelgebruik van parkeerplaatsen kan de parkeereis mogelijk naar beneden worden bijgesteld.

Resultaat stap 3: het benodigde aantal auto- en fietsparkeerplaatsen van de bouwontwikkeling is vastgesteld (exclusief eventueel dubbelgebruik van parkeerplaatsen).

5 Het beïnvloeden van de parkeervraag

Met het doorlopen van de stappen uit voorgaand hoofdstuk is de parkeervraag voor auto en fiets bepaald. Voor sommige bouwontwikkelingen maken we het mogelijk om de bijbehorende mobiliteitsbehoefte niet alleen te beantwoorden met fysieke autoparkeerplaatsen, maar ook (deels) met het stimuleren en faciliteren van alternatieven op de eigen auto. Naast het faciliteren van fietsparkeerplaatsen bestaan er andere mogelijkheden om de autoparkeervraag te beïnvloeden. Onderstaand volgt de toelichting op de mogelijkheden welke van toepassing zijn op gemeente Meerijstad.

5.1 Toepassing van een mobiliteitscorrectie

Het is onder voorwaarden mogelijk een mobiliteitscorrectie toe te passen op de autoparkeervraag van een bouwontwikkeling waarin woonfuncties worden gerealiseerd. Middels de aanwezige kansen voor andere mobiliteit dan de auto wordt voor de verschillende kernen, buurten en wijken van Meerijstad gekeken naar een vermindering van de benodigde autoparkeerplaatsen. Om het risico op ongewenst parkeeroverlast in de openbare ruimte te voorkomen, dan wel te beperken, is er een maximum gesteld aan het deel van de parkeervraag dat met een alternatieve en duurzame vorm van mobiliteit mag worden ingevuld. Hierbij wordt bedoeld op de 2de en 3de (of meer) auto. De mobiliteitscorrectie geldt alleen voor de autoparkeervraag van bewoners en wordt dus niet toegepast op het bezoekersdeel. Het toepassen van een mobiliteitscorrectie is een optionele stap. De initiatiefnemer bepaalt of en in welke mate wordt ingezet op een mobiliteitscorrectie. De correctiefactoren gelden hierbij dus als een maximum. De volgende mobiliteitscorrectie is van toepassing op gemeente Meerijstad:

5.2 Mobiliteitscorrectie: Inzet van deelmobiliteit

Gezien de groei van gemeente Meerijstad, is de inzet van deelmobiliteit een reële oplossing om de leefbaarheid en bereikbaarheid te behouden. Als bewoners auto's delen, zijn er minder parkeerplaatsen nodig. Om die reden kan er aan de implementatie van deelmobiliteit bij bouwontwikkelingen een mobiliteitscorrectie toegepast worden op de autoparkeervraag. De correctie is standaard alleen geldig op woonfuncties en wordt berekend over het bewonersdeel van de parkeervraag. Dus, de inzet van deelmobiliteit heeft geen effect op de parkeervraag van bezoekers. Deelmobiliteit is binnen gemeente

Meerijstad een relatief nieuw concept. Onder strenge en wel overwogen voorwaarde zal de implementatie van deze alternatieve mobiliteitssoort mogelijk zijn.

Omgevingsfactoren bepalen de kans op succes van deelmobiliteit

Deelmobiliteit is vooral een goed alternatief voor incidentele verplaatsingen, dus niet op dagelijkse basis. Het bezit van een eigen auto is in dat geval namelijk geen voorwaarde. Wanneer de auto noodzakelijk is voor de dagelijkse verplaatsing, zoals woon-werkverkeer, dan is deelmobiliteit minder voor de hand liggend.

Korte dagelijkse verplaatsingen zijn vaak op de fiets of zelfs lopend te overbruggen. Voor langere verplaatsingen is het openbaar vervoer mogelijk een waardig vervoersmiddel. Mocht de eindbestemming niet via deze mobiliteitsopties bereikbaar zijn, dan is de deelauto wél een goede optie. Om de noodzaak van het gebruik van deelmobiliteit te toetsen, wordt in de bepaling van de mobiliteitscorrectie door deelmobiliteit rekening gehouden met de nabijheid van multimodale knopen of OV-knooppunten en de toepassing van parkeerregulering in desbetreffend gebied.

Ook betaald parkeren vergroot de kans op succes van deelmobiliteit. Wanneer de kosten om de eigen auto te parkeren toenemen, zal de belangstelling voor deelmobiliteit stijgen. Tegelijkertijd is de omgeving beschermd tegen parkeeroverlast. Ook dit wordt meegenomen in de berekening van de hoogte van de mobiliteitscorrectie bij de inzet van deelmobiliteit.

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

Hierbij maken we onderscheid in vier categorieën zoals omschreven in figuur 3. In dit geval gelden deze correctiefactoren op de parkeervraag als resultaat van deelmobiliteit implementatie. Het opstellen van een deelmobiliteitsplan is een voorwaarde voor het toepassen van de correctiefactoren betreffende deelmobiliteit.

Bereikbaarheid multimodale knoop (binnen 400 meter loopafstand óf 1500 meter fietsafstand)

		Ja	Nee
Parkeerregulering	Ja	Categorie 1 Max 10% reductie	Categorie 2 Max 5% reductie
	Nee	Categorie 3 Max 5% reductie	Categorie 4 Geen reductie

Figuur 3 Correctiefactoren inzet deelmobiliteit

Het is denkbaar dat de procentuele reductie i.r.t. correctiefactoren inzet deelmobiliteit na verloop van tijd kan toenemen wanneer ontwikkelingen rondom de BRT-lijn zich in een verder gevorderd stadium bevinden. Een kwaliteitsimpuls van het openbaar vervoer is namelijk inherent verbonden aan de kans op succes van deelmobiliteit.

5.2.1 Deelmobiliteitsplan als voorwaarde

Naast de omgevingsfactoren (nabijheid multimodale knoop of OV-knooppunt & parkeerregulering) is de manier waarop deelmobiliteit wordt aangeboden bepalend voor het desbetreffende succes van het mobiliteitsalternatief. Het aanbod aan deelmobiliteit moet, in combinatie met andere mobiliteitsalternatieven, dusdanig aantrekkelijk zijn dat zoveel mogelijk nieuwe bewoners geen tweede (of meer) eigen auto meer nodig hebben.

Een voorwaarde voor het toepassen van de correctiefactoren is het opstellen van een deelmobiliteitsplan. De verantwoordelijkheid hierover ligt bij de initiatiefnemer. Het deelmobiliteitsplan duidt op welke manier deelmobiliteit wordt ingericht bij de bouwontwikkeling. Het deelmobiliteitsplan bestaat minimaal uit de volgende elementen:

Aanbod aan deelmobiliteit:

1. Een kwantitatieve en kwalitatieve beschrijving van het aanbod aan (elektrische) deelauto's. Daarbij geldt dat er minstens één deelauto aangeboden wordt per 25 woningen. Tevens moet het totale aanbod minimaal uit twee deelauto's bestaan.
2. Aangetoond moet worden dat er een mate van beschikbaarheidsgarantie voor de bewoners is. Met andere woorden: als alle deelauto's zijn afgenomen of vooraf gereserveerd, moeten er extra deelauto's kunnen worden aangeboden om tijdens piekmomenten ook in de behoefte te voorzien.
3. Er worden bij voorkeur (geen verplichting of harde eis) diverse soorten deelmobiliteit aangeboden. In overleg met (toekomstige) bewoners wordt:
 - het aanbod aan deelauto's verrijkt met andere vormen van deelmobiliteit, zoals e-fietsen, e-scooters (niet te verwarren met de e-step), e-bakfietsen, speed-pedelects, etc.
 - de mogelijkheid geboden om een busje of ander type auto af te nemen, bijvoorbeeld voor het vervoeren van grotere/zwaardere spullen of het meenemen van meerdere personen.

Communicatie richting de eindgebruiker:

4. Het werven van nieuwe gebruikers en daarnaast het stimuleren om gewenning in gebruik (een vaste gewoonte) te verkrijgen bij gebruikers is een aanzienlijke uitdaging. De initiatiefnemer dient een communicatieplan aan te leveren waarin uiteengezet wordt waarop de beoogde doelgroep wordt benaderd, geïnformeerd en gestimuleerd betreffende het aanbod aan deelmobiliteit. Hierin wordt ten minste beschreven:
 - hoe (toekomstige) bewoners worden geïnformeerd over het aanbod aan deelmobiliteit, de manier van gebruik en het bijkomende kostenplaatje.
 - hoe nieuwe bewoners bij het aangaan van de koop/huurovereenkomst worden geïnformeerd over de opbouw van het maximaal aantal beschikbare parkeerplaatsen binnen de bouwontwikkeling (een parkeerplaats is geen garantie).

Monitoring en evaluatie:

5. Een beschrijving hoe vorm wordt gegeven aan een jaarlijkse evaluatie onder de bewoners.
6. Voor een periode van minstens 2 jaar moet het minimum aanbod (zoals omschreven in punt 1) van deelmobiliteit gegarandeerd zijn. Bij een tegenvallende vraag kan het aanbod daarna – na goedkeuring van de gemeente Meerijstad – worden afgeschaald. Het initiatief en de bewijslast hiervoor ligt bij de initiatiefnemer/eigenaar van de bouwontwikkeling.
7. De evaluatie wordt als rapportage, tezamen met de gebruikscijfers, jaarlijkse gedeeld met de gemeente Meerijstad. Dit betreft een verklaring op welke manier de data anoniem wordt verstrekt. Deze data betreft:
 - Het aantal gereserveerde ritten;
 - Het aantal gemaakte ritten;
 - De gemiddelde afstand en tijdsduur per rit.

Implementatie en exploitatie:

8. Het deelmobiliteitsconcept moet voor een minimale periode van 10 jaar operationeel zijn. Het is daarbij geen eis dat er bij verstrekking van de omgevingsvergunning één aanbieder van deelmobiliteit wordt gecontracteerd voor deze volledige termijn. Daarmee bestaat de vrijheid voor een initiatiefnemer/eigenaar om met verschillende aanbieders te schakelen gedurende de minimale periode van 10 jaar, mocht dit gewenst zijn.
9. Het deelmobiliteit aanbod moet beschikbaar zijn vanaf het moment dat de eerste woningen binnen de bouwontwikkeling worden opgeleverd.
10. Met een financiële paragraaf wordt aangetoond hoe de kosten voor de deelmobiliteit worden doorberekend aan bewoners. Een investeringsbedrag van de initiatiefnemer of het verweven van bepaalde vaste kosten in de VVE-bijdrage, zorgen voor lagere gebruikskosten, wat daarmee het gebruiken van deelmobiliteit aantrekkelijker maakt.

11. Het moet inzichtelijk zijn waar het eigenaarschap van deelmobiliteit wordt geborgd na oplevering van de bouwontwikkeling.

Wanneer gebruik wordt gemaakt van het toepassen van de correctiefactoren op de parkeervraag als resultaat van deelmobiliteit implementatie, dan is de initiatiefnemer verplicht om een kettingbeding in de huur- of koopovereenkomst op te nemen. Het kettingbeding geeft aan dat er bij de bouwontwikkeling deelmobiliteit wordt toegepast en dat de parkeervraag in het parkeerplan hierdoor naar beneden is bijgesteld.

5.2.2 Parkeerplaatsen ten behoeve van deelmobiliteit

Om te voorkomen dat er te weinig parkeerplaatsen worden gereserveerd voor deelmobiliteit, is het uitgangspunt dat voor alle aangeboden deelauto's (en eventueel aanvullende deeltweewielers) ook een parkeerplaats wordt gereserveerd op eigen terrein. Deze parkeervraag zal in hoofdstuk 6 meegenomen worden. Parkeerplaatsen voor deelauto's worden niet meegeteld in het dubbelgebruik van parkeerplaatsen.

5.2.3 Parkeerplaatsen ten behoeve van deelmobiliteit in de openbare ruimte

Het kan voorkomen dat parkeerplaatsen voor het stallen van deelauto's (als onderdeel van de toegepaste parkeerreductie) niet op eigen terrein kunnen worden gerealiseerd en er ook geen aanspraak gemaakt kan worden op het huren of kopen van bestaande particuliere parkeerplaatsen. Het is dan onder voorwaarden mogelijk om voor het parkeren van de deelauto's gebruik te maken van parkeerplaatsen in de openbare ruimte.

Bij het plaatsen van deelauto's in de openbare ruimte mag door een initiatiefnemer/eigenaar geschakeld worden met een aanbieder van deelmobiliteit naar keuze. Voorwaarde is wel dat de deelmobiliteit voor iedereen te gebruiken is: dus niet alleen door de gebruikers van de bouwontwikkeling. Wanneer de gemeente Meerijstad in de toekomst regels stelt aan de kwaliteit en het aantal aanbieders van deelauto's in de openbare ruimte, dan moet daaraan worden voldaan door de initiatiefnemer/eigenaar. Daarbij wordt een overgangstermijn ingesteld voor aanbieders van deelauto's die voor vaststelling van eventuele toekomstige regels over het aanbieden van deelmobiliteit in de openbare ruimte actief waren. Als een deelauto wordt geparkeerd op een openbare parkeerplaats binnen gereguleerd gebied, dan is daarvoor een parkeervergunning nodig. Zoals dat ook geldt voor andere bedrijven/partijen die deelauto's aanbieden in de openbare ruimte. Als laadpalen nodig zijn voor het stallen van elektrische deelauto's in de openbare ruimte, dan worden deze geplaatst door de gemeente Meerijstad (zie paragraaf 7.2.2).

Resultaat stap 4: de reductie op de parkeervraag door het toepassen van mobiliteitscorrecties met betrekking tot nabijheid van een multimodale knoop of OV-knooppunt of het implementeren van deelmobiliteit.

6 Het invullen van de parkeervraag

Op basis van vorige hoofdstukken kan de parkeervraag van een bouwontwikkeling bepaald worden, waarbij de parkeervraag voor auto's mogelijk is gereduceerd door het toepassen van een mobiliteitscorrectie. De parkeervraag vertalen we via een aantal stappen naar de parkeereis: het aantal auto- en fietsparkeerplaatsen dat fysiek beschikbaar moet zijn ten behoeve van een bouwontwikkeling. Daarbij is het uitgangspunt dat de parkeereis volledig op eigen terrein gerealiseerd wordt.

6.1 Randvoorwaarden voor het invullen van de parkeervraag



Bij het invullen van de parkeervraag ten behoeve van auto en fiets komen een aantal randvoorwaarden kijken. Onderstaand volgt toelichting op dergelijke randvoorwaarden.

6.1.1 Parkeerplaatsen binnen maximaal acceptabele loopafstanden

Voorwaarde is dat de parkeerplaatsen, welke worden ingezet voor een bouwontwikkeling, op acceptabele loopafstand liggen. Hierbij gelden de maximale loopafstanden zoals opgenomen in bijlage 6.

6.1.2 Dubbelgebruik van parkeerplaatsen

Het kan voorvallen dat binnen een bouwontwikkeling een verscheidenheid aan functies wordt gecombineerd. De verscheidenheid van deze functies is terug te zien in de bijpassende maximale parkeervraag op desbetreffende maatgevende momenten. In andere woorden, niet alle functies hebben op hetzelfde moment van de dag of week hun maximale parkeervraag. Mocht dit het geval zijn, dan zou het dubbelgebruik van parkeerplaatsen door verschillende gebruikersgroepen mogelijk zijn. Wanneer dubbelgebruik toepasbaar blijkt, kan de parkeereis vaak naar beneden worden bijgesteld. Om de mogelijkheden voor dubbelgebruik te bepalen worden de aanwezigheidspercentages gebruikt, zoals opgenomen in bijlage 7. Dubbelgebruik is zowel van toepassing op auto- als fietsparkeerplaatsen.

Binnen een bouwontwikkeling zal in beeld gebracht moeten worden welke gebruikersgroepen op welke momenten gebruik zullen maken van de parkeeroplossingen en of daarmee dubbelgebruik mogelijk is. Dit betreft alle parkeerplaatsen welke onderdeel uitmaken van de parkeeroplossing. In de beoordeling van de optie tot dubbelgebruik wordt gekeken naar het maatgevend moment; het dagdeel waarop de parkeervraag van alle functies tezamen het hoogst bedraagt.

Dubbelgebruik is alleen mogelijk als de parkeerplaatsen toegankelijk zijn voor alle (beoogde) gebruikersgroepen. Parkeerplaatsen welke exclusief voor één gebruikersgroep zijn gereserveerd (zoals vaste parkeerplaatsen voor bewoners, gehandicaptenparkeerplaatsen, artsenparkeerplaatsen, etc.) zijn dus niet geschikt of inzetbaar voor dubbelgebruik.

6.1.3 Voldoen aan minimale kwaliteitseisen voor parkeerplaatsen

Er zijn een aantal minimale kwaliteitseisen verbonden aan parkeerplaatsen welke deel uitmaken van de parkeeroplossing. Deze minimale kwaliteitseisen hebben onder andere te maken met de toegankelijkheid, beschikbaarheid en afmeting van de parkeerplaatsen. Verdere toelichting op de minimale kwaliteitseisen voor auto- en fietsparkeerplaatsen kan geraadpleegd worden in hoofdstuk 7.

6.2 Parkeren op eigen terrein als uitgangspunt

Deze Nota Parkeernormen stelt dat elke bouwontwikkeling in Meerijstad moet voorzien in voldoende auto- en fietsparkeerplaatsen. Het uitgangspunt is dat deze parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd worden, al dan niet inpandig. Dit geldt zowel voor de parkeerplaatsen ten behoeve van vaste gebruikers (bewoners, medewerkers, etc.) als voor bezoekers.

Als er door de bouwontwikkeling voormalige parkeerplaatsen verdwijnen op eigen terrein, of in de openbare ruimte, dan moet het 'verlies' aan parkeerplaatsen worden gecompenseerd. Het aantal parkeerplaatsen dat verdwijnt door de bouwontwikkeling wordt aan de hoeveelheid parkeerplaatsen van de parkeereis toegevoegd.

Wat is parkeren op eigen terrein?

Het parkeren moet worden opgelost op het terrein waarop de bouwontwikkeling wordt gerealiseerd, zijnde de bouwkegel. Parkeerplaatsen welke binnen acceptabele loopafstand (paragraaf 6.1.1) worden aangelegd, waarbij de kosten volledig worden gedekt door de initiatiefnemer, worden gelijkgesteld aan parkeerplaatsen op eigen terrein. Met name in gebiedsontwikkelingen worden vaak nieuwe auto- en fietsparkeerplaatsen gerealiseerd welke, na afronding van de gebiedsontwikkeling, tot de openbare parkeercapaciteit zullen behoren. Binnen dit stappenplan worden dergelijke parkeerplaatsen als parkeerplaatsen op eigen terrein beschouwd.

6.2.1 Correctiefactor gebruik autoparkeerplaatsen op eigen terrein (woonfunctie)

In de praktijk blijkt dat een deel van de parkeerplaatsen op eigen terrein ten behoeve van bewoners niet naar behoren worden gebruikt. In dergelijke situaties parkeren bewoners hun auto veelal in de openbare ruimte en dus niet in de daarvoor gerealiseerde parkeerfaciliteiten op eigen terrein. Dit resulteert vervolgens in een onnodige verhoging van de parkeerdruk in de openbare ruimte. Om te anticiperen op dit effect op de parkeerdruk in de openbare ruimte wordt een correctiefactor gebruikt. Voor de bepaling van de mate waarin parkeren op eigen terrein meetelt op de parkeerbalans, wordt de tabel uit bijlage 8 gebruikt. Hierbij is de keuze gemaakt dat de breedte van de oprit leidend is ten opzichte van de diepte van de oprit, waarmee een enkele oprit dus wordt berekend als één parkeerplaats. De correctiefactor betreft het parkeeraanbod van de functie wonen.

Resultaat stap 5: het aantal op eigen terrein te realiseren auto- en fietsparkeerplaatsen is voor de bouwontwikkeling bepaald.

6.3 Op andere wijze voorzien in parkeren

Soms is het bij een bouwontwikkeling onmogelijk om voldoende auto- en/of fietsparkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren dan wel beschikbaar te stellen. Er zijn dan verschillende opties om op een andere wijze te voorzien in parkeren. De afwijkmogelijkheden voor auto- en fietsparkeren zijn als volgt:

Afwijkmogelijkheden per modaliteit	Auto	Fiets
Benutten van particuliere parkeerplaatsen	✓	✗
Benutten van parkeerplaatsen in de openbare ruimte	✓	✓

Het is ter beoordeling van de gemeente Meerijstad of de afwijking van de parkeereis voldoet. Mocht dat niet het geval zijn, dan moet de volledige parkeereis voor auto en fiets op eigen terrein worden gerealiseerd.

6.3.1 Benutten van particuliere parkeerplaatsen (optioneel)

De eerste afwijkmogelijkheid voor het vinden van een andere wijze om te voorzien in parkeren is het huren of kopen van bestaande parkeerplaatsen op particulier terrein. Wanneer particuliere parkeerplaatsen worden benut, dan moet een koop- of huurcontract worden overlegd betreffende een periode van ten minste 10 jaar. Daarnaast moet de initiatiefnemer aantonen dat desbetreffende parkeerplaatsen ook daadwerkelijk ter beschikking zijn op maatgevende momenten, afhankelijk van de functie. Hiervoor dient een rapportage over de bezetting van de parkeervoorziening overlegd te worden t.b.v. de plan-toetsing. Hierbij gelden de eisen zoals opgenomen in paragraaf 6.3.2 onder kop Parkeeronderzoek. Het uitgangspunt is dat de bezettingsgraad van de particuliere parkeerplaatsen, inclusief de extra begrote parkeervraag van de bouwontwikkeling, niet hoger mag zijn dan 95%.

Resultaat-stap 6: Het is middels rapportage inzichtelijk of een deel van de parkeereis kan worden opgelost door het benutten van bestaande parkeerplaatsen op particulier terrein.¶

6.3.2 Benutten van parkeerplaatsen in de openbare ruimte (optioneel)

Het lukt niet altijd om de (volledige) parkeereis op te lossen op eigen terrein of door het benutten van bestaande parkeerplaatsen op particulier terrein. In sommige gevallen bestaat dan de afwijkmogelijkheid om auto- en/of fietsparkeereis (deels) in te vullen door bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte te benutten. Daarbij is het uitgangspunt dat bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte primair bedoeld zijn voor bezoekers, en daarna voor vaste gebruikers, zoals bewoners of werknemers. Ook is de initiatiefnemer in dit geval plichtig een parkeeronderzoek uit te laten voeren.

Voor het centrum- en schil/overloopgebied van Veghel is deze optie niet van toepassing. Door de bestaande druk op het parkeerareaal in dit gebied, in combinatie met de ontwikkelingen en ambities welke boven de markt hangen, behoort het benutten van parkeerplaatsen in de openbare ruimte niet tot de mogelijkheden. Dit geldt uitsluitend op het centrum- en schil/overloopgebied van Veghel.

Parkeeronderzoek

Wanneer aanspraak wordt gemaakt op bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte, zal er voldaan moeten worden aan de rapportageplicht omtrent bezettingsgraad. De initiatiefnemer moet aantonen dat desbetreffende parkeerplaatsen ook daadwerkelijk ter beschikking zijn op maatgevende momenten. Hiervoor dient een rapportage over de bezetting van de parkeervoorziening (parkeeronderzoek) te worden overlegd. Het uitgangspunt is dat de bezettingsgraad van de openbare parkeerplaatsen, inclusief de extra begrote parkeervraag van de bouwontwikkeling, niet hoger mag zijn dan 90%.

Eisen aan een parkeeronderzoek¶

Om inzicht te krijgen in de bezettingsgraad van bestaande parkeerplaatsen is een parkeeronderzoek nodig. De rapportageplicht en de bijpassende kosten van een parkeeronderzoek liggen bij de initiatiefnemer. De methodiek die in het parkeeronderzoek wordt toegepast (het meten van de parkeercapaciteiten en de bezettingsgraad) moet bij de gemeente Meerijstad ter goedkeuring worden ingediend. Bij de goedkeuring worden de volgende (minimale) eisen gesteld:¶

¶

- → Een parkeeronderzoek wordt door een onafhankelijk bureau uitgevoerd;¶
- → Het parkeeronderzoek moet representatief zijn, waarbij rekening wordt gehouden met werkzaamheden, vakantieperiodes, etc.;¶
- → Het onderzoeksgebied wordt begrensd door de maximale acceptabele loopafstand welke voor desbetreffende functies binnen de bouwontwikkelingen het gebied van kracht zijn, zoals benoemd in paragraaf 6.1.1;¶
- → Er wordt in twee verschillende weken gemeten op alle momenten waarop er een tekort aan parkeerplaatsen op eigen terrein bestaat. Deze maatgevende momenten volgen uit de parkeerbalansen worden bepaald aan de hand van de aanwezigheidspercentages (bijlage 6).¶

Resultaat-stap 7: Helder is of een deel van de parkeereis kan worden opgelost door het benutten van bestaande (of nieuw aan te leggen) parkeerplaatsen in de openbare ruimte.¶

6.4 Wat als parkeren niet kan worden opgelost?

Het sluitend maken van een parkeerbalans is soms complexer dan de theorie het laat blijken. Het kan voorkomen dat de parkeereis zowel niet op eigen terrein als middels andere wijzen om te voorzien in parkeren (volledig) kan worden ingevuld. Dit kan bijvoorbeeld komen door een gebrek aan fysieke ruimte op eigen terrein óf het ontbreken aan financiële middelen om fiets- en/of autoparkeerplaatsen in de openbare ruimte te benutten.

In eerste instantie ligt de verantwoordelijkheid bij de initiatiefnemer om een oplossing aan te dragen. Bijvoorbeeld door het herzien van het bouwprogramma om aan een lagere parkeereis te moeten voldoen. Lukt het de initiatiefnemer niet om tot een oplossing te komen, dan is maatwerk mogelijk mits er een goede onderbouwing aan te pas komt. Denk hierbij bijvoorbeeld aan woningbouw opgave, duurzame energie en/of waterhuishouding. Op basis van zo'n onderbouwing kan het college van Burgemeester en Wethouders van Meerijstad in zeer uitzonderlijke gevallen besluiten om (gedeeltelijke) afwijking van de parkeereis toe te staan. In dit geval wordt de hardheidsclausule toegepast. Wanneer de onderbouwing van maatwerk niet akkoord wordt bevonden, dan geldt het niet voldoen aan de parkeereis als weigeringsgrond voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning. Er dient rekening te worden gehouden met de verscheidenheid aan ruimte claims welke allemaal gebruik wensen te maken van dezelfde schaarse openbare ruimte. Hierin moet parkeren in het kader van gemeentelijke ambities soms een meerdere erkennen in de andere ruimte claims.

Resultaat stap 8: College van B&W doet uitspraak of de onderbouwing van maatwerk voldoende is om af te wijken van de parkeereis. Zo niet, dan geldt dit als weigeringsgrond voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning. ¶

7 Kwaliteit van de parkeeroplossing

Bij het raadplegen van parkeernormen wordt veelal gedacht en gesproken over kwantiteit: de aantallen benodigde parkeerplaatsen voor auto en fiets. Echter moet bij de realisatie van parkeerplaatsen ook voldaan worden aan een kwaliteitseis om de toegankelijkheid en bruikbaarheid van dergelijke auto- en fietsparkeerplaatsen te waarborgen. Daarom worden er eisen aan de kwaliteit van de parkeeroplossingen gesteld.

7.1 Kwaliteitseisen voor fietsparkeren

Het gebruik van fietsparkeerplaatsen hangt sterk af van de bijbehorende kwaliteit, de toegankelijkheid, de bruikbaarheid en het comfort ervan. Ook de routing, de sociale veiligheid en de maatvoering van de fietsparkeerplaatsen beïnvloeden het gebruik. Fietsparkeervoorzieningen worden over het algemeen minder of helemaal niet gebruikt wanneer de kwaliteit ondermaats is, met foutparkeren als resultaat. Om ondermaatse kwaliteit van fietsparkeervoorzieningen tegen te gaan, hanteert gemeente Meerijstad kwaliteitseisen betreffende fietsparkeerplaatsen ten behoeve van bouwontwikkelingen (zie bijlage 9). Omdat brom- en snorfietsen, bakfietsen en scootmobiel ook kwalitatief en kwantitatief volwaardige parkeervoorzieningen behoeven, is in dezelfde kwaliteitseisen voor fietsparkeren speciaal aandacht besteed aan twee- en driewielers met afwijkende maten.

7.1.1 Aanleg van laadinfrastructuur ten behoeve van elektrische tweewielers

De afgelopen jaren heeft in sterke stijging plaatsgevonden in het bezit van de elektrische fiets. Het is om die reden dat fietsparkeervoorzieningen voortaan moeten voorzien in laadinfrastructuur op de elektrische fiets accu te voeden (tegen betaling naar gebruik).

7.2 Kwaliteitseisen voor autoparkeren

Om een autoparkeerplaats toegankelijk en bruikbaar te laten zijn zullen de afmetingen op orde moeten zijn. Daarom wordt de kwaliteit van autoparkeerplaatsen beoordeeld op basis van de volgende publicaties of uitgangspunten die in een mogelijke toekomstige LIOR van gemeente Meerijstad staan vernoemd:

- Voor parkeerplaatsen op parkeerterreinen en in parkeergarages: NEN 2443, Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in parkeergarages of de opvolger daarvan.
- Voor parkeerplaatsen in de openbare ruimte: NEN 2443, ASVV 2021, Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom of de opvolger daarvan.

7.2.1 Aanleg van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen

Het is belangrijk dat iedereen zo zelfstandig mogelijk kan meedoen in gemeente Meerijstad, en bewegingsvrijheid is daar onderdeel van. Om mindervaliden met een beperking in hun mobiliteitsbehoefte te ondersteunen, zullen er bij bouwontwikkelingen voldoende algemene gehandicaptenparkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden. Gemeente Meerijstad sluit hierbij aan op de landelijke richtlijnen betreffend het thema gehandicaptenparkeerplaatsen.

Voor bouwontwikkelingen waarin publieke functies (waarbij de parkeervraag voor meer dan 50% ten behoeve van bezoekers is) worden gerealiseerd, moet minimaal 2% van de parkeerplaatsen worden gereserveerd als algemene gehandicaptenparkeerplaats. Daarbij is de realisatie van één algemene gehandicaptenparkeerplaats het gestelde minimum. De algemene gehandicaptenparkeerplaatsen moeten zo dicht als mogelijk bij de ingang van desbetreffende functie aangelegd worden. Dit moet ten aller tijden binnen een maximale loopafstand van 100 meter zijn.

7.2.2 Aanleg van laadinfrastructuur ten behoeve van elektrische auto's

Vanwege de groei in het aantal elektrische en hybride auto's is het belangrijk om de eisen van de parkeerfaciliteit in gemeente Meerijstad hierin mee te laten groeien. Om voldoende laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen beschikbaar te stellen, worden verschillende voorwaarden gekoppeld aan het realiseren van parkeerfaciliteiten op eigen terrein en in de openbare ruimte. Parkeerplaatsen welke bij bouwontwikkelingen op eigen terrein worden gerealiseerd, moeten volgens landelijke wet- en regelgeving (Bbl 2024) voorbereid zijn op de plaatsing en aansluiting van laadvoorzieningen voor elektrische voertuigen:

- Bij een nieuw woongebouw dat binnen of buiten (op hetzelfde bouwwerkperceel) meer dan 10 parkeervakken heeft, moet ieder parkeervak een leidingdoorvoer voor oplaadpunten hebben (artikel 4.160b, lid 1 Bbl)
- Bij een nieuw utiliteitsgebouw dat binnen of buiten (op hetzelfde bouwwerkperceel) meer dan 10 parkeervakken heeft, moet er minimaal 1 oplaadpunt zijn. Ook moet minimaal één op de vijf parkeervakken een leidingdoorvoer voor oplaadpunten hebben (artikel 4.160b, lid 2 Bbl).
 - Stel dat er 15 parkeervakken zijn, dan moeten er dus 1 oplaadpunt en 3 leidingdoorvoeren voor oplaadpunten zijn (waarvan er al 1 bij dat oplaadpunt zit).
- Laadpunten in de openbare ruimte zijn de verantwoordelijkheid van de gemeente Meerijstad.
- Laadpunten in nieuwe parkeergarages moeten voldoen aan mode 3 of mode 4 van NEN 1010 (artikel 4.199, lid 2 Bbl).

- Een parkeergarage moet een voorziening hebben die de oplaadpunten tegelijkertijd kan uitschakelen (artikel 4.230a, Bbl).
- Alle laadpunten moeten voldoen aan de NEN 1010 standaard.

8 Laden en lossen

Naast het parkeren van auto's en fietsen, moet er bij specifieke bouwontwikkelingen ook voldoende ruimte gerealiseerd worden ten behoeve van laden en lossen van goederen. Het gaat hierbij om bedrijfsmatig laden en lossen, dus op frequente basis. Met name bij bouwontwikkelingen met beoogde functies als detailhandel, horeca of andere bedrijfsmatige functies is dit aan de orde. Voor incidentele laad- en losmomenten, zoals bijvoorbeeld verhuizingen of het laden en lossen van goederen bij een woning, zijn geen aparte voorzieningen nodig.

8.1 Laden en lossen op eigen terrein

Bij een bestemming en/of functie van een gebouw waar laden en lossen noodzakelijk is, moet een geschikte laad- en losvoorziening beschikbaar zijn. Laden en lossen vindt volledig op eigen terrein plaats, bij voorkeur in pandig. Ook het manoeuvreren van vrachtverkeer moet op eigen terrein gebeuren.

De initiatiefnemer moet aannemelijk maken dat de aangewezen ruimte voldoet en op een veilige wijze voorziet in de logistieke aan- en afvoer van goederen.

8.2 Afwijken in bijzondere omstandigheden

Er kunnen binnen een bouwontwikkeling bijzondere omstandigheden zijn waardoor er geen mogelijkheid is voor een veilige laad- en losvoorziening op eigen terrein. In dat geval kan er worden afgeweken van de eis om (volledig) te voorzien in voldoende laden en lossen op eigen terrein. Onderstaand volgt toelichting op de afwijkingsmogelijkheden.

Als er voor het laden en lossen op eigen terrein géén verkeersveilig- en maatschappelijk acceptabel alternatief wordt gevonden, dan geldt dat als weigeringsgrond voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning.

8.2.1 Afwijkingsmogelijkheid 1: Geen noodzaak voor apart laden en lossen

Afwijken is mogelijk als aantoonbaar is dat voor de logistieke aan- en afvoer van goederen géén aparte laad- en losvoorziening noodzakelijk is. Bijvoorbeeld als laden en lossen gebeurt met kleine (vracht)voertuigen welke in een 'normaal' parkeervak (paragraaf 7.2) passen. Voor het laden en lossen kunnen dan reguliere (bezoekers)parkeerplaatsen worden gebruikt. Desbetreffende parkeerplaats wordt wel gereserveerd ten behoeve van laden en lossen en dient in de parkeerbalans als aparte post te worden meegenomen.

8.2.2 Afwijkingsmogelijkheid 2: Op andere wijze voorzien in laden en lossen

Wanneer laden en lossen op eigen terrein aantoonbaar onmogelijk is, is afwijken mogelijk door aantoonbaar te maken dat op een andere manier kan worden voldaan aan de eis om voldoende laad- en losvoorzieningen beschikbaar te hebben. Het laden en lossen kan bijvoorbeeld in de openbare ruimte worden opgelost door gebruik te maken van een bestaand laad- en losvak of het realiseren van een nieuw laad- en losvak in de openbare ruimte. De aanlegkosten hiervoor zijn voor rekening van de initiatiefnemer. Als er gebruik wordt gemaakt van een bestaand laad- en losvak, dienen de venstertijden van het laad- en losvak aan te sluiten bij de momenten van aan- en afvoer van goederen van de nieuwe functie. Ook moet er rekening worden gehouden met het aantal reguliere leveranciers en de duur van hun laad- en losmomenten om verstoringen in het gebruik van het laad- en losvak door reguliere leveranciers te voorkomen.

Structureel laden en lossen op de rijbaan wordt niet als geldige andere manier van laden en lossen gezien. Onder structureel laden en lossen wordt verstaan minimaal 1 keer per dag laden en lossen waarbij de tijdsduur van het laden en lossen elke keer minimaal 5 minuten bedraagt.

Het op andere wijze voorzien in laden en lossen is alleen toegestaan als er geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:

- De openbare ruimte;
- De parkeersituatie;
- De verkeersveiligheid;
- De woon- en leefsituatie.

Funcitiewijziging van voormalig laad- en losvak behoevende functie ¶

Wanneer bij een funcitiewijziging het voormalige openbare laad- en losvak in de nieuwe situatie niet langer nodig blijkt te zijn, dan kan deze openbare laad- en losvoorziening een andere bestemming verkrijgen. Dit is alleen mogelijk wanneer desbetreffende openbare laad- en losvoorziening exclusief door de voormalige functie gebruikt werd. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn als een winkelpand wordt getransformeerd naar woningen. Aangezien dit openbare ruimte betreft, is het aan de gemeente om te bepalen welke nieuwe bestemming wordt verkozen. ¶

9 Borgen van de parkeeroplossing

Het is belangrijk dat alle afspraken die gemaakt worden tussen gemeente Meerijstad en initiatiefnemers over parkeren op de juiste manier worden geborgd. Zo kunnen initiatiefnemers en hun rechtsopvolger(s)

aan de parkeeroplossing worden gehouden. Dit geeft de mogelijkheid om als gemeente altijd te kunnen controleren of de parkeeroplossing wordt gebruikt zoals is afgesproken.

9.1 Juridische borging: parkeren ook in de toekomst goed geregeld

Voor de juridische borging van de parkeeroplossing bij een bouwontwikkeling maakt gemeente Meierijstad gebruik van de omgevingsvergunning. In sommige gevallen komt er tevens een privaatrechtelijke overeenkomst aan te pas.

9.1.1 Vastlegging in de omgevingsvergunning

In de omgevingsvergunning wordt zo concreet als mogelijk opgenomen (zowel kwantitatief als kwalitatief) welke parkeereis wordt opgelegd aan een bouwontwikkeling. De volgende onderdelen worden minimaal vastgelegd over het onderdeel parkeren:

- Het aantal te realiseren en in stand te houden auto- en fietsparkeerplaatsen;
- De parkeerlocatie(s) waar de parkeerplaatsen beschikbaar worden gesteld;
- Hoe de fysieke toegankelijkheid van parkeerplaatsen op eigen terrein door de verschillende gebruikersgroepen is geregeld;
- Beperking voor uitgifte van parkeervergunningen, ontheffingen voor de blauwe zone en/of abonnementen;
- Als er een mobiliteitscorrectie wordt toegepast als resultaat van deelmobiliteit implementatie:
 - De verplichting om het deelmobiliteitsconcept (zoals beschreven in het mobiliteitsplan) voor een periode van minimaal 10 jaar operationeel te houden en beschikbaar te stellen bij oplevering van de eerste woningen.
 - De verplichting om via kettingbeding in de huur- of koopovereenkomst aan te geven dat er bij de bouwontwikkeling een deelmobiliteitsconcept wordt toegepast en de parkeereis hierdoor naar beneden is bijgesteld.

9.1.2 Vastlegging van privaatrechtelijke overeenkomst

Wanneer de parkeereis bij een bouwontwikkeling (deels) wordt opgelost door het huren of kopen van particuliere parkeerplaatsen, dan moet een overeenkomst worden gesloten tussen initiatiefnemer en de eigenaar van desbetreffende particuliere parkeerplaatsen. Het is van belang dat middels een kettingbeding de afspraken over het gebruik en onderhoud van de particuliere parkeerplaatsen goed worden doorgelegd, ongeacht de eigendomssituatie. Zo is de overeenkomst, welke door de initiatiefnemer en de voormalige eigenaar van de particuliere parkeerplaatsen is gesloten, ook bindend voor de volgende eigenaar.

Wanneer de parkeervraag (gedeeltelijk) niet op eigen terrein kan worden gerealiseerd, en de parkeervraag wordt ingevuld middels bestaande particuliere parkeerplaatsen, dan moet vóór het verlenen van de omgevingsvergunning een koop- of huurcontract worden overlegd. In zo'n koop- of huurcontract moeten ten minste de volgende zaken zijn aangegeven:

- De locatie(s) van de parkeerplaatsen;
- Het gebruik van het aantal parkeerplaatsen;
- De daarbij horende gebruikerstijd;
- De termijn (een periode van minimaal 10 jaar);
- De mate van kettingbeding.

9.2 Beperkt recht op parkeervergunning helder vastgelegd

Het uitgangspunt is dat bouwontwikkelingen in gemeente Meierijstad de parkeervraag op eigen terrein faciliteren. Daarom worden er in principe geen parkeervergunningen verstrekt aan huurders, kopers of gebruikers van bouwontwikkelingen. Als de gehele autoparkeereis op eigen terrein is ingevuld, of op grond van een afwijkmogelijkheid een passende alternatieve parkeeroplossing is gevonden, komen gebruikers van een bouwontwikkeling in beginsel niet in aanmerking voor een parkeervergunning voor de openbare ruimte en een ontheffing voor de blauwe zone. Voor deze gebruikers geldt de BROP-regeling (Beperkt Recht Op Parkeren). Op deze manier wordt het ruimtebeslag van parkeren op de openbare ruimte verminderd.

De BROP-regeling geldt voor alle bouwontwikkelingen in gemeente Meierijstad, ongeacht of een ontwikkellocatie in gereguleerd gebied ligt of daarbuiten.

Uitzondering voor het verstrekken van autoparkeervergunningen¶

Een uitzondering voor het toepassen van de BROP-regeling betreft situaties waarin het autoparkeren van bouwontwikkelingen (gedeeltelijk) in de openbare ruimte is opgelost. In dat geval kan een bouwontwikkeling wel recht hebben op een (beperkt) aantal parkeervergunningen. Voorbeelden zijn wanneer er in de voormalige situatie al in de openbare ruimte werd geparkeerd of als gemeente Meierijstad akkoord is gegaan met het benutten van openbare parkeerplaatsen omdat de restcapaciteit in de openbare ruimte toereikend was.¶

9.3 Communicatie naar de eindgebruiker

Het is belangrijk dat iedere koper of huurder als eindgebruiker op de hoogte is van de afspraken welke gemaakt zijn voor de bouwontwikkeling betreffende parkeren. De afspraken moeten daarom actief en transparant gecommuniceerd worden in koop- en huurcontracten, verkoopbrochures en andere te gebruiken communicatiekanalen. De initiatiefnemer is verplicht om toekomstige gebruikers, verhuurders

en eventuele tussenpersonen (zoals makelaars) vooraf voldoende te informeren over de (on)mogelijkheden omtrent parkeren en parkeervergunningen. Hiervoor wordt een clausule opgenomen in de omgevingsvergunning en/of privaatrechtelijke overeenkomst.

10 Bijlagen

Bijlage 1 – Definities

Begrip	Definitie
Aanwezigheids-percentage	De aanwezigheidspercentages, zoals opgenomen in bijlage 7, waarmee kan worden bepaald welk aandeel van de parkeerplaatsen op verschillende momenten door verschillende gebruikersgroepen kunnen worden gebruikt (dubbelgebruik van parkeerplaatsen).
Anterieure overeenkomst	Een privaatrechtelijke overeenkomst tussen initiatiefnemer en de gemeente die tot doel heeft om de afspraken met betrekking tot de gestelde parkeereis en de daaraan verbonden voorwaarden (beschikbaarheid e.d.) en eventuele kosten (die door de gemeente moeten worden gemaakt maar voor rekening van de initiatiefnemer komen) vast te leggen, voor zover deze afspraken niet binnen het publiekrechtelijk kader kunnen worden geborgd.
Autoparkeerplaats	Een ruimte die exclusief gebruikt wordt voor het parkeren van een (motor)voertuig die qua maatvoering voldoet aan de meest actuele versie van norm NEN-2443: parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garages.
Bouwontwikkeling	Een bouwontwikkeling waarvoor een aanvraag om een omgevingsvergunning ingediend moet worden. Het kan gaan over het plaatsen, geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen, veranderen of vergroten van een gebouw.
BROP-regeling	Afkorting voor 'Beperkt Recht Op Parkeren'. Een door gemeente Meerijstad opgesteld en actueel gehouden overzicht met adressen waarvan de gebruikers en bezoekers (deels) zijn uitgesloten van het recht op een parkeervergunning.
BVO	Het Bruto Vloeroppervlak (BVO) wordt gemeten op basis van de NEN 2580, een Nederlandse norm voor de oppervlakte en inhoud van gebouwen. Het bruto vloeroppervlak is de som van de vloeroppervlakte van alle bouwlagen, gemeten langs de buitenomtrek. De oppervlaktes van gebouw gebonden buitenruimten zoals balkons, dakterrassen en galerijen worden niet tot BVO van een gebouw gerekend. Ook tellen niet- of moeilijk toegankelijke zolders en vloeroppervlakte met een hoogte lager dan 1,5 meter niet mee bij bepaling van het BVO.
Deelmobiliteitsplan	Een plan waarin is vastgelegd en toegelicht welk deelmobiliteitsconcept (kwaliteiten en kwantiteiten) ingezet wordt om in de (gedeeltelijke) mobiliteitsbehoefte van de (toekomstige) bewoners te voorzien.
Dubbelgebruik	Het beoordelen of dezelfde parkeerplaats door meer dan één gebruikersgroep op verschillende momenten kan worden gebruikt.
Eigen terrein	Terrein waarop de bouwontwikkeling wordt gerealiseerd, alsmede een aansluitend of ergens anders gelegen terrein waarover de initiatiefnemer privaatrechtelijke zeggenschappen heeft en waarbij wordt voldaan aan de maximaal acceptabele loopafstanden zoals beschreven in bijlage 6.
Fietsparkeerplaats	De ruimte gereserveerd is voor het parkeren van een fiets met de volgende minimale afmetingen: 200 cm lang, 120 cm hoog & 65 cm breed.
Functiewijziging	Er is sprake van een functiewijziging als een bestaand pand een andere functie krijgt, zoals de wijziging van detailhandel naar woning. Benodigde inpassende verbouwingen aan een bestaand pand om de wijziging te realiseren, of het verhogen van een bestaand pand met één of meerdere verdiepingen, geldt niet als nieuwbouw.
Gereguleerd gebied	Het gebied waar conform de vigerende Verordening parkeerregulering en parkeerbelasting en het vigerende Aanwijzingsbesluit betaald parkeren van de gemeente Meerijstad sprake is van betaald parkeren en/of belanghebbenden-parkeren.
Initiatiefnemer	De ontwikkelaar en/of eigenaar van de grond of opstellen voor wie de aanvraag om een omgevingsvergunning voor een bouwontwikkeling is ingediend.
Koop- of huurovereenkomst	Een overeenkomst tussen de aanvrager en een private partij of de gemeente, waarin beschreven is hoeveel parkeerplaatsen beschikbaar zijn en op welke voorwaarden (waaronder in ieder geval op welke momenten de parkeerplaatsen toegankelijk zijn, hoe de parkeerplaatsen beschikbaar blijven gedurende de aanwezigheid van functies en hoe de overeenkomst overgaat op een nieuwe huurder/eigenaar van het betreffende pand)
Maatgevende parkeervraag	Het moment in de tijd waarop de parkeervraag van de te realiseren functies samen maximaal is. De maatgevende parkeervraag per functie wordt berekend aan de hand van de aanwezigheidspercentages conform bijlage 7.
Multimodale knoop	Een multimodale knoop is een plaats waar voet, fiets en (meerdere soorten) openbaar vervoer samenkomen met een goede bereikbaarheid per auto. Busstation Veghel biedt als multimodale knoop de mogelijkheid als duurzaam alternatief op de auto. Door de nabijheid van openbaar vervoer hebben mensen gemiddeld genomen een ander mobiliteitspatroon en daarmee kan ook de vraag naar autoparkeerplaatsen aantoonbaar lager zijn. Dat effect is vooral merkbaar als de multimodale knoop op kortere loop- en fietsafstanden ligt van het woonadres.
Nieuwbouw	Wanneer een pand wordt gebouwd op een perceel zonder bebouwing, een pand wordt gebouwd op een perceel naast bestaande bebouwing of wanneer een pand (gedeeltelijk) wordt gesloopt en op de beschikbaar gekomen grond een pand wordt gebouwd.
Normatieve parkeervraag	Het aantal parkeerplaatsen dat bij een bouwontwikkeling nodig is om in de parkeervraag te kunnen voorzien. In de normatieve parkeervraag wordt onderscheid gemaakt tussen een gebruikersdeel en een bezoekersdeel. De normatieve parkeervraag wordt berekend op basis van de parkeernormen in bijlagen 4 en 5.
Parkeerdruk	De bezetting van parkeerplaatsen in verhouding tot de totaal beschikbare capaciteit aan parkeerplaatsen (kwantitatief). In de gemeente Meerijstad wordt gesproken over een hoge parkeerdruk in de openbare ruimte wanneer de bezetting op straat 85% of meer bedraagt. In openbare parkeergarages ligt deze grens op 95%. Op openbare parkeerterreinen met meer dan 50 parkeerplaatsen geldt een grens van 90%. Bij particuliere parkeerterreinen wordt de grens van 95% gehanteerd.
Parkeereis	Het aantal fysiek te realiseren of beschikbaar te stellen parkeerplaatsen voor auto en fiets.

Parkeernormen	Normen voor het berekenen van de parkeervraag bij bouwontwikkelingen gerelateerd aan de gebruiksfunctie en de locatie van desbetreffende bouwontwikkelingen, zoals voor de auto opgenomen in bijlage 4 en voor de fiets in bijlage 5.
Restcapaciteit	Het aantal parkeerplaatsen dat op het maatgevende moment niet bezet is (beschikbaar). Er is sprake van restcapaciteit als de parkeerdruk in de openbare ruimte voor straat parkeren onder de 85% ligt, voor openbare parkeergarages onder de 95% ligt en voor openbare parkeerterreinen met meer dan 50 parkeerplaatsen onder de 90% ligt. Op particuliere terreinen moet de bezetting van parkeren onder de 95% blijven.
Sloop/nieuwbouw	Wanneer een pand wordt gesloopt en op dit perceel een nieuw pand wordt gebouwd.
Stedelijkheidsgraad	De stedelijkheidsgraad geeft een beeld van de mate van concentratie van menselijke activiteiten en is te reflecteren op het autobezit en -gebruik in een gemeente. De mate van stedelijkheid wordt uitgedrukt in het aantal adressen per vierkante kilometer.

Bijlage 2 – Stedelijkheidsgraad en autobezit per huishouden per kern

Veghel	Matig stedelijk	1.213	1,40	1,31
Schijndel	Matig stedelijk	1.143	1,40	1,31
Sint-Oedenrode	Weinig stedelijk	694	1,48	1,52
Erp	Niet stedelijk	351	1,64	1,61
Keldonk	Niet stedelijk	115	1,70	1,61
Boerdonk	Niet stedelijk	94	1,79	1,61
Wijbosch	Niet stedelijk	391	1,70	1,61
Olland	Niet stedelijk	98	1,87	1,61
Boskant	Niet stedelijk	162	1,54	1,61
Nijnsel	Niet stedelijk	258	1,63	1,61
Mariaheide	Niet stedelijk	261	1,60	1,61
Eerde	Niet stedelijk	190	1,57	1,61
Zijtaart	Niet stedelijk	151	1,57	1,61

Tabel 2. Autobezit en autogebruik naar stedelijkheidsgraad (2022)

	autobezit per huishouden	autogebruik, bestuurders
		totaal
zeer sterk stedelijk	0,71	24%
sterk stedelijk	1,08	32%
matig stedelijk	1,31	35%
weinig stedelijk	1,52	38%
niet stedelijk	1,61	40%

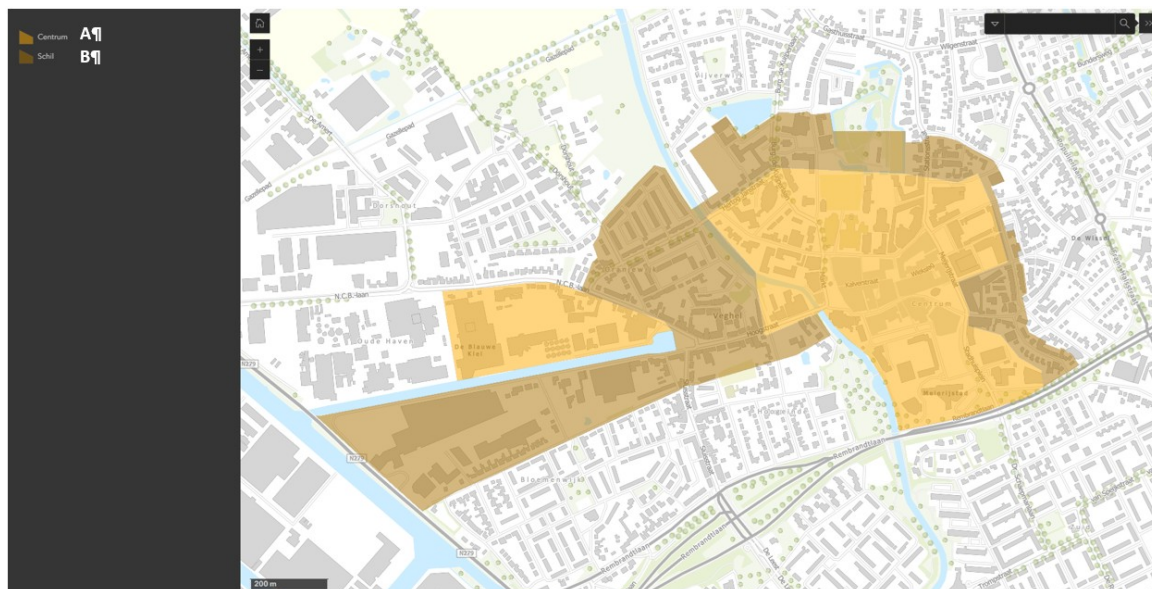
10 AlleCijfers – Statistieken gemeente Meerijstad: <https://allecijfers.nl/gemeente/meerijstad/>

11 CROW-publicatie 744 'Parkeerkencijfers - basis voor parkeernormering': <https://www.crow.nl/publicaties/parkeerkencijfers-2024>

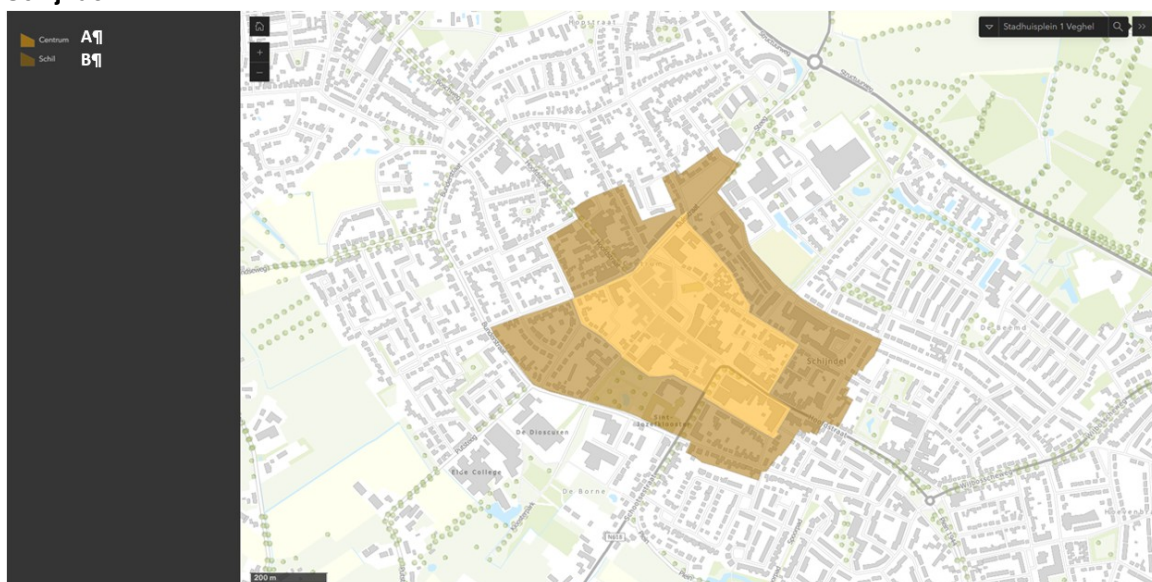
Bijlage 3 – Gebiedsindeling

Gebied	Omschrijving
A	Centrum kernen Veghel en Schijndel
B	Schil-/overloopgebied kernen Veghel en Schijndel
C	Rest bebouwde kom kernen Veghel en Schijndel
D	Centrum kern Sint-Oedenrode
E	Rest bebouwde kom kern Sint-Oedenrode & bebouwde kom kernen Erp, Keldonk, Boerdonk, Wijbosch, Olland, Boskant, Nijnsel, Mariaheide, Eerde & Zijtaart
F	Buitengebied

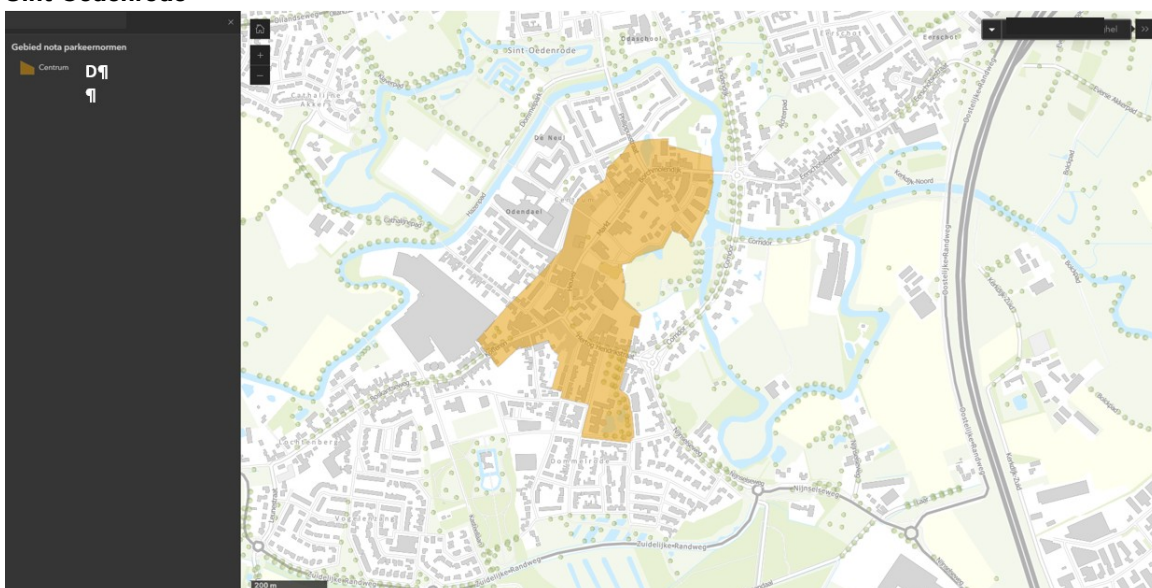
Veghel



Schijndel



Sint-Oedenrode



Bijlage 4 – Autoparkeernormen

Gebied	Omschrijving
A	Centrum kernen Veghel en Schijndel
B	Schil-/overloopegebied kernen Veghel en Schijndel
C	Rest bebouwde kom kernen Veghel en Schijndel
D	Centrum kern Sint-Oedenrode
E	Rest bebouwde kom kern Sint-Oedenrode & bebouwde kom kernen Erp, Keldonk, Boerdonk, Wijbosch, Olland, Boskant, Nijnsel, Mariaheide, Eerde & Zijtaart
F	Buitengebied

HUIRWONINGEN	Gebied-A		Gebied-B		Gebied-C		Gebied-D		Gebied-E		Gebied-F	
	Bewoners	Bezoekers	Bewoners	Bezoekers	Bewoners	Bezoekers	Bewoners	Bezoekers	Bewoners	Bezoekers	Bewoners	Bezoekers
HUUR, HUIS, VRIJE SECTOR												
Rijwoning	1,1	0,1	1,2	0,1	1,3	0,15	1,1	0,15	1,4	0,2	1,4	0,3
HUUR, HUIS, SOCIALE HUUR												
Rijwoning	1,1	0,1	1,1	0,1	1,1	0,15	1,1	0,15	1,1	0,2	1,1	0,3
HUUR, APPARTEMENT, VRIJE SECTOR												
Woning kleiner dan 75-m²-BVO	0,6	0,1	0,7	0,1	0,9	0,15	0,6	0,15	0,9	0,2	0,9	0,3
Woning van 75-tot-100-m²-BVO	0,7	0,1	0,8	0,1	1,0	0,15	0,7	0,15	1,0	0,2	1,0	0,3
Woning van 100-en-groter-m²-BVO	1,0	0,1	1,2	0,1	1,3	0,15	1,0	0,15	1,4	0,2	1,4	0,3
HUUR, APPARTEMENT, SOCIALE HUUR												
Woning kleiner dan 75-m²-BVO	0,5	0,1	0,5	0,1	0,8	0,15	0,5	0,15	0,8	0,2	0,8	0,3
Woning van 75-tot-100-m²-BVO	0,7	0,1	0,7	0,1	0,9	0,15	0,7	0,15	0,9	0,2	0,9	0,3
Woning van 100-en-groter-m²-BVO	0,9	0,1	0,9	0,1	1,0	0,15	0,9	0,15	1,0	0,2	1,0	0,3
OVERIGE TYPE WONINGEN												
Kamerverhuur, niet-zelfstandig, studenten	0,1	0,1	0,2	0,1	0,2	0,15	0,1	0,15	0,3	0,2	0,4	0,3

HOOFDCATEGORIE WERKEN	Eenheid	Gebied-A	Gebied-B	Gebied-C	Gebied-D	Gebied-E	Gebied-F	bezoekers
								aandeel
Kantoor (zonder baliefunctie)	per 100-m²-BVO	1,5	2,0	2,1	1,9	2,6	2,6	5%
Commerciële dienstverlening (kantoor-met-baliefuncties)	per balie	2,1	2,4	2,9	2,5	3,6	3,6	20%
Bedrijfsarbeidsintensief/bezoekersintensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	per 100-m²-BVO	1,5	2,0	2,4	1,6	2,4	2,4	5%
Bedrijfsarbeidsintensief/bezoekersintensief (loods, opslag, transportbedrijf)	per 100-m²-BVO	0,7	0,9	1,1	0,5	1,1	1,1	5%
Bedrijfsverzamelgebouw	per 100-m²-BVO	1,3	1,6	1,9	1,4	2,0	2,0	20%
Opslagruimte (particulier)	per vestiging	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	10,0	10,0	-

HOOFDCATEGORIE WINKEL-EN BOODSCHAPPEN	Eenheid	Gebied-A	Gebied-B	Gebied-C	Gebied-D	Gebied-E	Gebied-F	bezoekers
								aandeel
Buurtsupermarkt (<600-m²-WVO)	per 100-m²-BVO	1,9	2,7	3,5	2,3	4,1	n.v.t.	89%
Fullservice-supermarkt	per 100-m²-BVO	3,4	4,4	5,2	3,9	5,9	n.v.t.	93%
Grote supermarkt (>2500-m²-WVO)	per 100-m²-BVO	6,0	6,9	7,7	6,6	8,6	n.v.t.	84%
Groothandel-specialist (zoals levensmiddelen, kantoorartikelen)	per 100-m²-BVO	n.v.t.	5,7	5,9	n.v.t.	6,8	n.v.t.	80%
Groothandel-algemeen	per 100-m²-BVO	n.v.t.	6,4	6,4	n.v.t.	7,1	n.v.t.	80%
Binnenstad-of-hoofdwinkel (stads) centrum 20.000-30.000 inwoners	per 100-m²-BVO	3,5	n.v.t.	n.v.t.	3,6	n.v.t.	n.v.t.	82%
Buurtwinkelcentrum-en-dorps (winkel) centrum	per 100-m²-BVO	3,5	n.v.t.	n.v.t.	3,6	n.v.t.	n.v.t.	72%
Wijkwinkelcentrum-(klein)	per 100-m²-BVO	3,5	n.v.t.	n.v.t.	3,7	n.v.t.	n.v.t.	76%
Wijkwinkelcentrum-(gemiddeld)	per 100-m²-BVO	n.v.t.	3,1	3,7	n.v.t.	4,0	n.v.t.	79%
Wijkwinkelcentrum-(groot)	per 100-m²-BVO	n.v.t.	3,7	4,5	n.v.t.	4,9	n.v.t.	81%
Kringloopwinkel	per 100-m²-BVO	n.v.t.	4,4	5,1	n.v.t.	5,5	n.v.t.	89%
Bruin-en-witgoedzaken	per 100-m²-BVO	n.v.t.	4,8	5,7	n.v.t.	6,1	n.v.t.	92%
Woonwarenhuis/woonwinkel	per 100-m²-BVO	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	n.v.t.	91%
Woonwarenhuis (zeer groot--gebaseerd op vestiging van circa 25.000-m²-BVO)	per 100-m²-BVO	n.v.t.	1,3	1,9	n.v.t.	2,0	2,3	95%
Meubelboulevard/woonboulevard	per 100-m²-BVO	4,0	5,9	7,9	4,4	8,2	9,3	93%
Winkelboulevard	per 100-m²-BVO	1,3	1,7	1,9	1,3	2,0	2,0	94%
Outletcentrum	per 100-m²-BVO	n.v.t.	n.v.t.	5,1	n.v.t.	5,2	5,2	94%
Bouwmarkt	per 100-m²-BVO	n.v.t.	2,1	2,4	n.v.t.	2,6	n.v.t.	87%
Tuincentrum-(inclusief buitenruimte)	per 100-m²-BVO	n.v.t.	3,8	4,2	n.v.t.	4,5	n.v.t.	89%
Groencentrum-(inclusief buitenruimte)	per 100-m²-BVO	n.v.t.	9,2	10,1	n.v.t.	10,4	10,4	89%

HOOFDCATEGORIE SPORT, CULTUUR EN ONTSPANNING	*Eenheid*	Gebied-A*	Gebied-B*	Gebied-C*	Gebied-D*	Gebied-E*	Gebied-F*	bezoekers*
#	#	%	%	%	%	%	%	aandeel
Cultureel centrum/buurthuis/wijkgebouw*	Per-100-m2-BVO*	2,0*	2,0*	3,0*	2,0*	3,0*	3,0*	90%
Bibliotheek*	per-100-m2-BVO*	0,5*	0,8*	1,2*	0,5*	1,2*	1,4*	97%
Museum*	per-100-m2-BVO*	0,6*	0,8*	1,1*	0,6*	1,1*	n.v.t.*	95%
Bioscoop*	per-100-m2-BVO*	3,2*	8,0*	11,1*	3,2*	11,2*	13,7*	94%
Filmtheater/filmhuis*	per-100-m2-BVO*	2,6*	5,3*	7,9*	2,6*	7,9*	9,9*	97%
Theater/schouwburg (100 zitplaatsen-is-300-m2-BVO)*	per-100-m2-BVO*	7,4*	8,0*	9,8*	7,4*	9,8*	12,0*	87%
Musicaltheater (100 zitplaatsen-is-840-m2-BVO)*	per-100-m2-BVO*	2,9*	3,4*	4,0*	2,9*	4,0*	5,1*	86%
Casino*	per-100-m2-BVO*	5,7*	6,1*	6,5*	5,7*	6,5*	8,0*	86%
Bowlingcentrum*	per-bowlingbaan*	1,6*	2,3*	2,8*	1,6*	2,8*	2,8*	89%
Billart-/snookercentrum*	per-tafel*	0,9*	1,2*	1,4*	0,9*	1,4*	1,8*	87%
Dansstudio*	per-100-m2-BVO*	1,6*	3,9*	5,5*	1,6*	5,5*	7,4*	93%
Fitnessstudio/sportschool*	per-100-m2-BVO*	1,4*	3,4*	4,8*	1,4*	4,8*	6,5*	87%
Fitnesscentrum*	per-100-m2-BVO*	1,7*	4,5*	6,3*	1,7*	6,3*	7,4*	90%
Wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)*	per-100-m2-bassin*	n.v.t.*	n.v.t.*	9,3*	n.v.t.*	9,3*	10,3*	99%
Sauna, hamam	per-100-m2-bassin*	2,5*	4,6*	6,7*	2,5*	6,7*	7,3*	99%
Sporthal*	per-100-m2-BVO*	1,6*	2,2*	2,9*	1,6*	2,9*	3,5*	96%
Sportzaal*	per-100-m2-BVO*	1,2*	2,0*	2,8*	1,2*	2,9*	3,6*	94%
Tennishal-/Tennisveld*	per-100-m2-BVO*	0,3*	0,4*	0,5*	0,3*	0,5*	0,5*	87%
Padelhal / Padelveld*	per-100-m2-BVO*	0,4*	0,5*	0,7*	0,4*	0,7*	0,7*	87%
Squashhal*	per-100-m2-BVO*	1,6*	2,4*	2,7*	1,6*	2,7*	3,2*	84%
Zwembad-overdekt*	per-100-m2-bassin*	n.v.t.*	10,7*	11,5*	n.v.t.*	11,5*	13,3*	97%
Zwembad-openlucht*	per-100-m2-bassin*	n.v.t.*	10,1*	12,9*	n.v.t.*	12,9*	15,8*	99%
Zwemparadijs*	n.v.t.*	n.v.t.*	4,0*	n.v.t.*	4,0*	4,0*	4,0*	99%
Sportveld (exclusief kantine, kleedruimte, oefenveldje en toiletten)*	per-hectare-netto-terrein*	20,0*	20,0*	20,0*	20,0*	20,0*	20,0*	95%
Stadion*	per-zitplaats*	0,1*	0,1*	0,1*	n.v.t.*	0,1*	n.v.t.*	99%
Kunstijsbaan (kleiner dan 400-meter)*	per-100-m2-BVO*	1,3*	1,6*	1,9*	1,3*	1,9*	2,1*	98%
Kunstijsbaan (400-meter)*	n.v.t.*	2,3*	2,6*	n.v.t.*	2,6*	2,8*	2,8*	98%
Ski-snowboardhal (exclusief oefenpistes)*	per-100-m2-sneeuw*	n.v.t.*	n.v.t.*	2,6*	n.v.t.*	2,6*	n.v.t.*	98%

*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.

HOOFDCATEGORIE SPORT, CULTUUR EN ONTSPANNING	*Eenheid*	Gebied-A*	Gebied-B*	Gebied-C*	Gebied-D*	Gebied-E*	Gebied-F*	bezoekers*
#	#	%	%	%	%	%	%	aandeel
Jachthaven	per-lijgplaats	0,6*	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	-
Golfoefencentrum (pitch en golf -uitgaande van circa 6-hectare)*	per-centrum*	n.v.t.*	n.v.t.*	51,1*	n.v.t.*	51,1*	56,2*	93%
Golfbaan (18-holes)*	per-18-holes, 60-hectare*	n.v.t.*	n.v.t.*	96,0*	n.v.t.*	96,0*	118,3*	98%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), gemiddeld en kleiner*	per-100-m2-BVO*	3,1*	3,9*	4,7*	3,1*	4,7*	5,1*	97%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), groot*	per-100-m2-BVO*	3,7*	4,6*	5,6*	3,7*	5,6*	6,1*	98%
Indoorspeeltuin (kinderspeelhal), zeer groot*	per-100-m2-BVO*	3,9*	4,9*	5,8*	4,0*	5,9*	6,4*	98%
Kinderboerderij (stadsboerderij)*	per-gemiddelde-boerderij*	3,1*	3,9*	4,7*	3,1*	4,7*	5,1*	97%
Manege (paardenboerderij)	per-box*	n.v.t.*	n.v.t.*	n.v.t.*	n.v.t.*	n.v.t.*	0,4*	90%
Dierenpark*	per-hectare-netto-terrein*	8,0*	8,0*	8,0*	8,0*	8,0*	8,0*	99%
Attractie-en-pretpark*	per-hectare-netto-terrein*	n.v.t.*	n.v.t.*	8,0*	n.v.t.*	8,0*	8,0*	99%
Volkstuin*	per-10-tuinen*	n.v.t.*	1,3*	1,4*	n.v.t.*	1,4*	1,5*	100%
Plantentuin (botanische-tuin)*	per-gemiddelde-tuin*	n.v.t.*	7,5*	10,5*	n.v.t.*	10,5*	13,5*	99%

HOOFDCATEGORIE HORECA EN (VERBLUFS)-RECREATIE	*Eenheid*	Gebied-A*	Gebied-B*	Gebied-C*	Gebied-D*	Gebied-E*	Gebied-F*	bezoekers*
#	#	%	%	%	%	%	%	aandeel
Camping (kampeerterrein) --exclusief 10%-voor-gasten-en-bezoekers*	per-standplaats*	n.v.t.*	n.v.t.*	n.v.t.*	n.v.t.*	n.v.t.*	1,2*	90%
Bungalowpark (huisjescomplex)*	per-bungalow*	n.v.t.*	n.v.t.*	1,7*	n.v.t.*	n.v.t.*	2,1*	91%
1*-hotel*	per-10-kamers*	0,4*	0,8*	2,4*	0,4*	2,5*	4,5*	77%
2*-hotel*	per-10-kamers*	1,4*	2,3*	4,1*	1,5*	4,3*	6,3*	80%
3*-hotel*	per-10-kamers*	2,2*	3,3*	5,0*	2,2*	5,2*	6,8*	77%
4*-hotel*	per-10-kamers*	3,4*	5,1*	7,2*	3,5*	7,5*	9,0*	73%
5*-hotel*	per-10-kamers*	5,3*	7,9*	10,6*	5,5*	11,0*	12,6*	65%
Bed & Breakfast*	per-kamer*	1,0*	1,0*	1,0*	1,0*	1,0*	1,0*	100%
Cafe /bar/cafetaria*	per-100-m2-BVO*	5,0*	5,0*	6,0*	6,0*	7,0*	n.v.t.*	90%
Restaurant*	per-100-m2-BVO*	5,0*	5,0*	6,0*	7,0*	7,0*	9,0*	80%
Discotheek*	per-100-m2-BVO*	6,9*	13,9*	20,8*	7,0*	20,9*	20,8*	99%
Evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw*	per-100-m2-BVO*	5,5*	6,5*	8,5*	5,5*	8,5*	n.v.t.*	99%

HOOFDCATEGORIE GEZONDHEIDSZORG-EN (SOCIALE) VOORZIENINGEN									
№		■	■	■	■	■	■	■	aandeel■
Huisartsenpraktijk(-centrum)■	per-behandelkamer■	2,1■	2,5■	3,0■	2,3■	3,3■	3,3■	57%	
Apotheek■	per-apotheek■	2,3■	2,8■	3,2■	2,4■	3,4■	n.v.t.■	45%	
Fysiotherapiepraktijk(-centrum)■	per-behandelkamer■	1,3■	1,5■	1,8■	1,4■	2,0■	2,0■	57%	
Consultatiebureau■	per-behandelkamer■	1,4■	1,6■	1,9■	1,5■	2,1■	2,2■	50%	
Consultatiebureau-voor-ouderen■	per-behandelkamer■	1,3■	1,6■	1,9■	1,3■	2,0■	2,2■	38%	
Tandartsenpraktijk(-centrum)■	per-behandelkamer■	1,6■	2,0■	2,4■	1,7■	2,6■	2,7■	47%	
Gezondheidscentrum--exclusief-parkeren-i.r.t.-apotheek-indien-aanwezig■	per-behandelkamer■	1,6■	1,9■	2,2■	1,7■	2,5■	2,5■	55%	
Ziekenhuis--exclusief-bezoekers-en-medewerkers■	per-100-m2-BVO■	1,4■	1,6■	1,7■	1,5■	1,9■	2,0■	29%	
Crematorium■	per-(deels)-gelijktijdige-plechtigheid■	n.v.t.■	n.v.t.■	30,1■	n.v.t.■	30,1■	30,1■	99%	
Begraafplaats■	per-(deels)-gelijktijdige-plechtigheid■	n.v.t.■	n.v.t.■	31,6■	n.v.t.■	31,6■	31,6■	97%	
Penitentiaire-inrichting■	per-10-cellen■	1,7■	2,2■	3,3■	1,7■	3,3■	3,7■	37%	
Religiegebouw■	per-zitplaats■	0,2■	0,2■	0,2■	0,2■	0,2■	n.v.t.■	-■	
Verpleeg--en-verzorgingstehuis■	per-wooneenheid■	0,6■	0,6■	0,6■	0,6■	0,6■	n.v.t.■	60%	

HOOFDCATEGORIE ONDERWIJS		Eenheid■	Gebied-A■	Gebied-B■	Gebied-C■	Gebied-D■	Gebied-E■	Gebied-F■	bezoekers■
№		■	■	■	■	■	■	■	aandeel■
Kinderdagverblijf(crèche)--exclusief-kiss&ride■	per-100-m2-BVO■	1,0■	1,2■	1,4■	1,0■	1,4■	1,5■	0%	
Basisonderwijs--exclusief-kiss&ride■	per-leslokaal■	0,8■	0,8■	0,8■	0,8■	0,8■	0,8■	48%	
Middelbare-school-(bezoekers-zijn-leerlingen)■	per-100-leerlingen■	3,7■	4,5■	4,9■	3,7■	4,9■	4,9■	11%	
ROC-(bezoekers-zijn-leerlingen)■	per-100-leerlingen■	4,7■	5,4■	5,8■	4,8■	5,9■	5,9■	7%	
Hogeschool-(bezoekers-zijn-studenten)■	per-100-studenten■	9,3■	10,0■	10,7■	9,4■	10,9■	10,9■	72%	
Universiteit-(bezoekers-zijn-studenten)■	per-100-studenten■	13,2■	15,2■	16,5■	13,4■	16,7■	16,8■	68%	
Avondonderwijs-of-vrijtijdsonderwijs-(bezoekers-zijn-studenten)■	per-10-studenten■	4,5■	5,6■	6,8■	4,6■	6,8■	10,5■	48%	

Bijlage 5 – Fietsparkeernormen

In het Bouwbesluit staan de minimale eisen waaraan voldaan moet worden bij nieuwbouw of verbouwingen. Wanneer voor een gelijkwaardig (collectief) alternatief wordt gekozen, wordt het aantal aan te leggen fietsparkeerplaatsen op eigen terrein vastgesteld aan de hand van onderstaande tabellen. Deze parkeernormen zijn gebaseerd op de landelijke CROW-parkeerkcijfers bandbreedte voor de fiets (2024), variërend tussen laag, gemiddeld en hoog. Meerijstad kiest ervoor om het gemiddelde van de landelijke CROW-fietsparkeerkcijfers te kiezen. Met deze fietsparkeernormen wordt het benodigde aantal fietsparkeerplaatsen bepaald waar bouwontwikkelingen in Meerijstad in moeten voorzien.

Gebied	Omschrijving
A	Centrum kernen Veghel en Schijndel
B	Schil-/overloopgebied kernen Veghel en Schijndel
C	Rest bebouwde kom kernen Veghel en Schijndel
D	Centrum kern Sint-Oedenrode
E	Rest bebouwde kom kern Sint-Oedenrode & bebouwde kom kernen Erp, Keldonk, Boerdonk, Wijbosch, Olland, Boskant, Nijnsel, Mariaheide, Eerde & Zijtaart
F	Buitengebied

KOOPWONINGEN	Gebied-A■		Gebied-B■		Gebied-C■		Gebied-D■		Gebied-E■		Gebied-F■	
Functie■	Bewoners■	Bezoekers■	Bewoners■	Bezoekers■	Bewoners■	Bezoekers■	Bewoners■	Bezoekers■	Bewoners■	Bezoekers■	Bewoners■	Bezoekers■
HUIS■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Grondgebonden-woning■	5,0■	0,3■	5,0■	0,3■	5,0■	0,25■	5,0■	0,25■	5,0■	0,2■	5,0■	0,1■
APPARTEMENT■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Woning-kleiner-dan-30-m²-BVO■	2,5■	0,3■	2,5■	0,3■	2,5■	0,25■	2,5■	0,25■	2,5■	0,2■	2,5■	0,1■
Woning-kleiner-dan-75-m²-BVO■	3,25■	0,3■	3,25■	0,3■	3,25■	0,25■	3,25■	0,25■	3,25■	0,2■	3,25■	0,1■
Woning-van-75-tot-100-m²-BVO■	4,25■	0,3■	4,25■	0,3■	4,25■	0,25■	4,25■	0,25■	4,25■	0,2■	4,25■	0,1■
Woning-van-100-engroter-m²-BVO■	5■	0,3■	5■	0,3■	5■	0,25■	5■	0,25■	5■	0,2■	5■	0,1■
OVERIGE-TYPEWONINGEN■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Kamerverhuur,-niet-zelfstandig,-studenten■	1,35■	0,3■	1,35■	0,3■	1,35■	0,25■	1,35■	0,25■	1,35■	0,2■	1,35■	0,1■

HOOFDCATEGORIE WERKEN	Eenheid■	Gebied-A■	Gebied-B■	Gebied-C■	Gebied-D■	Gebied-E■	Gebied-F■
№	■	■	■	■	■	■	■
Kantoor-(zonder-baliefunctie)■	per-100-m2-BVO■	1,45■	1,15■	1,05■	1,45■	1,05■	0,8■
Commerciële-dienstverlening-(kantoor-met-baliefuncties)■	per-balie■	1,95■	1,65■	1,35■	1,95■	1,35■	1,1■
Bedrijf-arbeidsintensief/bezoekersextensief(industrie,-laboratorium,-werkplaats)■	per-100-m2-BVO■	1,45■	1,15■	0,95■	1,45■	0,95■	0,9■
Bedrijf-arbeidsintensief/bezoekersextensief(loods,-opslag,-transportbedrijf)■	per-100-m2-BVO■	0,65■	0,55■	0,4■	0,65■	0,4■	0,4■
Bedrijfsverzamelgebouw■	per-100-m2-BVO■	1,2■	0,95■	0,8■	1,2■	0,8■	0,7■
Opslagruimte(particulier)■	per-vestiging■	n.v.t.■	n.v.t.■	6■	n.v.t.■	6■	6■

*HOOFDCATEGORIE WINKLEN-EN-BOODSCHAPPEN	Eenheid	Gebied-A	Gebied-B	Gebied-C	Gebied-D	Gebied-E	Gebied-F
		m²	m²	m²	m²	m²	m²
Buurtsupermarkt (<600-m2-WVO)	per-100-m2-BVO	3,1	2,7	3,5	2,3	4,1	n.v.t.
Fullservice-supermarkt	per-100-m2-BVO	4,4	4,4	5,2	3,9	5,9	n.v.t.
Grote-supermarkt (>2500-m2-WVO)	per-100-m2-BVO	4,4	6,9	7,7	6,6	8,6	n.v.t.
Groothandel-specialist (zoals levensmiddelen, kantoorartikelen)	per-100-m2-BVO	n.v.t.	5,7	5,9	n.v.t.	6,8	n.v.t.
Groothandel-algemeen	per-100-m2-BVO	n.v.t.	6,4	6,4	n.v.t.	7,1	n.v.t.
Binnenstad-of-hoofdwinkel (stads) centrum-20.000-30.000-inwoners	per-100-m2-BVO	2,7	n.v.t.	n.v.t.	2,15	n.v.t.	n.v.t.
Buurtwinkelcentrum-en-dorps(winkel)centrum	per-100-m2-BVO	2,7	2,95	2,45	2,2	1,95	n.v.t.
Wijkwinkelcentrum-(klein)	per-100-m2-BVO	n.v.t.	3,6	2,9	n.v.t.	2,35	n.v.t.
Wijkwinkelcentrum-(gemiddeld)	per-100-m2-BVO	n.v.t.	4,05	3,5	n.v.t.	2,8	n.v.t.
Wijkwinkelcentrum-(groot)	per-100-m2-BVO	n.v.t.	4,55	3,8	n.v.t.	3,05	n.v.t.
Kringloopwinkel	per-100-m2-BVO	n.v.t.	2	1,3	n.v.t.	1,05	0,8
Bruin--en-witgoedzaken	per-100-m2-BVO	0,3	0,3	0,25	0,3	0,25	0,25
Woonwarenhuis/woonwinkel	per-100-m2-BVO	0,3	0,3	0,25	0,3	0,25	0,25
Woonwarenhuis-(zeer-groot--gebaseerd-op-vestiging-van-circa-25.000-m2-BVO)	per-100-m2-BVO	n.v.t.	n.v.t.	0,25	n.v.t.	0,25	0,25
Meubelboulevard/woonboulevard	per-100-m2-BVO	n.v.t.	0,4	0,3	n.v.t.	0,3	n.v.t.
Winkelboulevard	per-100-m2-BVO	n.v.t.	0,4	0,3	n.v.t.	0,3	n.v.t.
Outletcentrum	per-100-m2-BVO	n.v.t.	0,4	0,3	n.v.t.	0,3	0,15
Bouwmarkt	per-100-m2-BVO	n.v.t.	0,35	0,3	n.v.t.	0,3	0,25
Tuincentrum-(inclusief-buitenruimte)	per-100-m2-BVO	n.v.t.	0,35	0,3	n.v.t.	0,3	0,25
Groencentrum-(inclusief-buitenruimte)	per-100-m2-BVO	n.v.t.	0,35	0,3	n.v.t.	0,3	0,25

*HOOFDCATEGORIE SPORT, CULTUUR-EN-ONTSPANNING	Eenheid	Gebied-A	Gebied-B	Gebied-C	Gebied-D	Gebied-E	Gebied-F
		m²	m²	m²	m²	m²	m²
Cultureel-centrum-/buurthuis-/wijkgebouw	Per-100-m2-BVO	7,5	3,5	3,1	3,5	2,9	2,2
Bibliotheek	per-100-m2-BVO	7,5	3,5	3,1	3,5	2,9	2,2
Museum	per-100-m2-BVO	7,5	1	0,7	1,35	0,7	n.v.t.
Bioscoop	per-100-m2-BVO	23	6	2,75	6	2,25	1
Filmtheater/filmhuis	per-100-m2-BVO	23	6	2,75	6	2,25	1
Theater/schouwburg-(100-zitplaatsen-300-m2-BVO)	per-100-m2-BVO	1,65	17,5	13	20	11	8
Musicaltheater-(100-zitplaatsen-840-m2-BVO)	per-100-m2-BVO	4,45	17,5	13	20	11	8
Casino	per-100-m2-BVO	2,4	1,65	1,3	1,3	0,95	0,95
Bowlingcentrum	per-bowlingbaan	5,65	3,15	2,55	4,45	2,55	2,4
Biljart-/snookercentrum	per-tafel	5,65	1,85	1,5	2,4	1,5	1,1
Dansstudio	per-100-m2-BVO	5,65	3,55	2,85	5,65	2,85	2
Fitnessstudio/sportschool	per-100-m2-BVO	n.v.t.	3,55	2,85	5,65	2,85	2
Fitnesscentrum	per-100-m2-BVO	4	3,55	2,85	5,65	2,85	2
Wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)	per-100-m2-bassin	5,3	n.v.t.	4	n.v.t.	4	4
Sauna, hammam	per-100-m2-bassin	6,5	4	4	4	4	4
Sporthal*	per-100-m2-BVO	0,8	3,8	2,9	5,3	2,9	2,35
Sportzaal*	per-100-m2-BVO	1,55	3,8	2,6	6,4	2,6	2
Tennisal-/Tennisveld	per-100-m2-BVO	5,1	0,65	0,5	0,8	0,5	0,5
Padelhal-/Padelveld	per-100-m2-BVO	n.v.t.	1,15	0,95	1,55	0,95	0,95
Squashhal	per-100-m2-BVO	n.v.t.	3,4	3	5,1	3	2,5
Zwembad-overdekt	per-100-m2-bassin	n.v.t.	20	16	n.v.t.	12,5	9,5
Zwembad-openlucht	per-100-m2-bassin	57,5	28	24	n.v.t.	20,5	17,5
Zwemparadijs	per-100-m2-bassin	0,2	n.v.t.	9,5	n.v.t.	9,5	9,5
Sportveld (exclusief kantine, kleedruimte, oefenveldje en toiletten)	per-hectare-netto-terrein	2,85	57,5	57,5	57,5	57,5	57,5
Stadion	per-zitplaats	n.v.t.	0,2	0,2	0,2	0,2	n.v.t.
Kunstijsbaan-(kleiner-dan-400-meter)	per-100-m2-BVO	n.v.t.	2,35	1,9	2,85	1,9	1,65
Kunstijsbaan-(400-meter)	per-100-m2-BVO	7,5	3,65	3,25	n.v.t.	3,25	2,9
Ski--snowboardhal-(exclusief-oefenpistes)	per-100-m2-sneeuw	7,5	n.v.t.	3,2	n.v.t.	3,2	n.v.t.

*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

*HOOFDCATEGORIE SPORT, CULTUUR-EN-ONTSPANNING	Eenheid	Gebied-A	Gebied-B	Gebied-C	Gebied-D	Gebied-E	Gebied-F
		m²	m²	m²	m²	m²	m²
Jachthaven	per-ligplaats	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15
Golfoefencentrum-(pitch-en-putt--uitgaande-van-circa-6-hectare)	per-centrum	n.v.t.	n.v.t.	17,5	n.v.t.	17,5	17,5
Golfbaan-(18-holes)	per-18-holes, 60-hectare	n.v.t.	n.v.t.	17,5	n.v.t.	17,5	17,5
Indoorspeeltuin-(kinderspeelhal)-, gemiddeld-en-kleiner	per-100-m2-BVO	1,5	1,5	1	1,5	1	0,45
Indoorspeeltuin-(kinderspeelhal)-, groot	per-100-m2-BVO	1,5	1,5	1	1,5	1	0,45
Indoorspeeltuin-(kinderspeelhal)-, zeer-groot	per-100-m2-BVO	1,5	1,5	1	1,5	1	0,45
Kinderboerderij-(stadsboerderij)	per-gemiddelde-boerderij	12,5	12,5	12,5	12,5	12,5	12,5
Manege-(paardenhouderij)	per-box	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,55
Dierenpark	per-hectare-netto-terrein	10,75	10,75	10,75	10,75	10,75	10,75
Attractie--en-pretpark	per-hectare-netto-terrein	n.v.t.	n.v.t.	10,75	n.v.t.	10,75	10,75
Volkstuin	per-10-tuinen	n.v.t.	1,9	1,8	n.v.t.	1,8	1,6
Plantentuin-(botanische-tuin)	per-gemiddelde-tuin	n.v.t.	19,7	14,05	n.v.t.	14,05	10,95

HOOFDCATEGORIE HORECA-EN-(VERBLIJFS)-RECREATIE		Eenheid	Gebied-A	Gebied-B	Gebied-C	Gebied-D	Gebied-E	Gebied-F
Camping (kampeerterrein) -- exclusief 10% voor gasten en bezoekers	per standplaats	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0,15
Bungalowpark (huisjescomplex)	per bungalow	n.v.t.	n.v.t.	0,15	n.v.t.	0,15	0,15	
1*-hotel	per 10 kamers	2	2	2	2	2	2	
2*-hotel	per 10 kamers	2	2	2	2	2	2	
3*-hotel	per 10 kamers	2	2	2	2	2	2	
4*-hotel	per 10 kamers	2	2	2	2	2	2	
5*-hotel	per 10 kamers	2	2	2	2	2	2	
Bed & Breakfast	per kamer	2	2	2	2	2	2	
Cafe/bar/cafetaria	per 100 m2-BVO	11,5	11,5	11,5	11,5	11,5	n.v.t.	
Restaurant	per 100 m2-BVO	11,5	6,5	11,5	6,5	11,5	n.v.t.	
Discotheek	per 100 m2-BVO	12,5	12,5	10	12,5	10	5,5	
Evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw	per 100 m2-BVO	1	1	1	1	1	n.v.t.	

HOOFDCATEGORIE GEZONDHEIDSZORG-EN-(SOCIALE)-VOORZIENINGEN		Eenheid	Gebied-A	Gebied-B	Gebied-C	Gebied-D	Gebied-E	Gebied-F
Huisartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1,2	1,2	0,9	1,05	0,75	0,3	
Apotheek	per apotheek	7	7	7	7	7	n.v.t.	
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1,2	1,2	0,9	1,05	0,75	0,3	
Consultatiebureau	per behandelkamer	1,2	1,2	0,9	1,05	0,75	0,3	
Consultatiebureau voor ouderen	per behandelkamer	1,2	1,2	0,9	1,05	0,75	0,3	
Tandartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	2,5	2,5	2,2	2,25	2	1,7	
Gezondheidscentrum -- exclusief parkeren i.r.t. apotheek indien aanwezig	per behandelkamer	1,2	1,2	0,9	1,05	0,75	0,3	
Ziekenhuis -- exclusief bezoekers en medewerkers	per 100 m2-BVO	0,55	0,55	0,75	0,55	0,75	0,75	
Crematorium	per (deels) gelijktijdige plechtigheid	1,1	1	0,95	1	0,85	0,6	
Begraafplaats	per (deels) gelijktijdige plechtigheid	n.v.t.	n.v.t.	6,5	n.v.t.	6,5	6,5	
Penitentiare inrichting	per 10 cellen	n.v.t.	n.v.t.	6,5	n.v.t.	6,5	6,5	
Religiegebouw	per zitplaats	0,45	0,45	0,45	0,45	0,45	0,45	
Verpleeg- en verzorgingstehuis	per wooneenheid	0,35	0,35	0,35	0,35	0,35	n.v.t.	

HOOFDCATEGORIE ONDERWIJS		Eenheid	Gebied-A	Gebied-B	Gebied-C	Gebied-D	Gebied-E	Gebied-F
Kinderdagverblijf (crèche) -- exclusief kinderopvang	per 100 m2-BVO	1	1	0,75	1	0,75	0,75	
Basisonderwijs -- exclusief kinderopvang	per leslokaal	13	13	13	14,5	14,5	14,5	
Middelbare school (bezoekers zijn leerlingen)	per 100 leerlingen	80	80	80	80	80	80	
ROC (bezoekers zijn leerlingen)	per 100 leerlingen	48	48	48	48	48	48	
Hogeschool (bezoekers zijn studenten)	per 100 studenten	64	64	64	64	64	64	
Universiteit (bezoekers zijn studenten)	per 100 studenten	64	64	64	64	64	64	
Avondonderwijs of -vrijtijdsonderwijs (bezoekers zijn studenten)	per 10 studenten	3,75	3,75	3,75	3,75	3,75	3,75	

Bijlage 6 – Maximaal acceptabele loopafstanden

De auto- en fietsparkeerplaatsen die worden ingezet voor een bouwontwikkeling moeten op een acceptabele loopafstand liggen. Voor fietsparkeerplaatsen gelden voor héél Meerijstad dezelfde maximale loopafstanden. In gemeente Meerijstad gelden de maximale loopafstanden zoals opgenomen in onderstaande tabel:

Gebied/type parkeerder	Wonen	Werken	Overige
Auto			
Centrum Veghel	300 meter	600 meter	300 meter
Centrum Schijndel	200 meter	600 meter	200 meter
Schil-/overloopgebied kernen Veghel en Schijndel	200 meter	300 meter	200 meter
Rest bebouwde kom kernen Veghel en Schijndel	150 meter	250 meter	200 meter
Centrum kern Sint-Oedenrode	200 meter	600 meter	200 meter
Rest bebouwde kom kern Sint-Oedenrode & bebouwde kom kernen Erp, Keldonk, Boerdonk, Wijbosch, Olland, Boskant, Nijnsel, Mariaheide, Eerde & Zijtaart	150 meter	250 meter	200 meter
Buitengebied	100 meter	200 meter	100 meter
Fiets			
Vaste gebruikers	0 meter	0 meter	0 meter
Bezoekers	50 meter	50 meter	50 meter

De loopafstanden zijn afgeleid uit de landelijke kencijfers van het CROW. Deze maximale loopafstanden worden gemeten voor de kortste looproute over de openbare weg, dus niet hemelsbreed. Dit betreft de afstand vanaf de dichtstbijzijnde toegang van het gebouw tot aan desbetreffende parkeerplaats, parkeergarage of parkeerterrein.

Bijlage 7 – Aanwezigheidspercentages voor auto en fiets

Met onderstaande aanwezigheidspercentages kan worden bepaald welk aandeel van de auto- en fietsparkeerplaatsen op verschillende momenten door verschillende gebruikersgroepen kunnen worden (dubbel) gebruikt. Deze aanwezigheidspercentages zijn afgeleid uit landelijke cijfers van het CROW (publicatie 741).

Functie	Werkdag				Koop		Vrijdag		Zaterdag		Zondag
	Ochtend	Middag	Avond	Nacht	Avond	Middag	Avond	Middag	Avond	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%	60%	0%	0%	0%	
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	100%	5%	0%	0%	0%	
detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	60%	60%	100%	0%	60%	
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	60%	70%	100%	0%	0%	
supermarkt	50%	60%	40%	0%	80%	80%	80%	100%	40%	60%	
sportfuncties-binnen	50%	50%	100%	0%	100%	50%	100%	100%	100%	75%	
sportfuncties-buiten	25%	25%	50%	0%	50%	25%	50%	100%	25%	100%	
bioscoop/theater/podium/etc.	5%	40%	50%	0%	50%	40%	100%	40%	100%	40%	
sociaal-medisch: arts/therapeut/consultatiebureau verpleeghuis/verzorgingstehuis	100%	100%	10%	0%	10%	75%	0%	0%	0%	0%	
ziekenhuis: patiënten-inclusief: bezoekers	100%	100%	40%	5%	40%	100%	40%	40%	40%	40%	
ziekenhuismedewerkers	100%	100%	40%	10%	40%	100%	40%	20%	20%	20%	
restaurant/café/bar/cafetaria	30%	40%	80%	0%	80%	60%	90%	70%	100%	40%	
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%	
avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	100%	0%	100%	0%	0%	0%	

1 Indien sprake van een traditionele koopavond

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/café's/bars/cafetaria noodzakelijk.

Bijlage 8 – Correctiefactor parkeerplaatsen op eigen terrein

Type parkeervoorziening	Theoretisch aantal pp	Berekening aantal pp	Toelichting (maatvoering)
Enkele oprit zonder garage of carport	1	1,0	Diepte oprit ≥ 5,5 meter Breedte oprit ≥ 3 meter Inrit ≤ 3,5 meter
Lange oprit zonder garage of carport	2	2,0	Diepte oprit ≥ 11 meter Breedte oprit ≥ 3 meter Inrit ≤ 3,5 meter
Dubbele (brede) oprit zonder garage	2	2,0	Diepte oprit ≥ 5,5 meter Breedte oprit ≥ 5,5 meter Inrit ≤ 3,5 meter
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4	/
Garage (niet bij woning)	1	0,5	/
Garage met enkele oprit	2	1,0	Diepte oprit ≥ 5,0 meter Breedte oprit ≥ 3 meter Inrit ≤ 3,5 meter
Garage met lange oprit	3	2,0	Diepte oprit ≥ 11 meter Breedte oprit ≥ 3 meter Inrit ≤ 3,5 meter
Garage met dubbele (brede) oprit	3	2,0	Diepte oprit ≥ 5,0 meter Breedte oprit ≥ 5,5 meter Inrit ≤ 3,5 meter
Parkeerplaatsen die deel uitmaken van een ge- bouwde parkeervoorziening of parkeerterrein	1	1,0	/

- Voor parkeerplaatsen op een enkele of dubbele oprit worden de 'NEN 2443, Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in parkeergarages' & 'ASVV 2021, Aanbevelingen voor ver-

keersvoorzieningen binnen de bebouwde kom' gehanteerd, afgetopt met 0,5 meter aan 'beweegruiimte' rondom de parkeervakken (voor zaken zoals doorgang naar de voordeur of doorgang naar de garage).

- Enkele oprit: 2,5 meter breedte parkeervak, 0,5 meter breedte 'beweegruiimte' = totaal 3,0 meter.
- Dubbele oprit: 2 maal 2,5 meter breedte parkeervak, 0,5 meter breedte 'beweegruiimte' = totaal 5,5 meter.
- Dus, per oprit wordt 1 maal de 'beweegruiimte' ingetekend.

Bijlage 9 – Kwaliteitseisen fietsparkeren

Het gebruik van een fietsparkeervoorziening hangt sterk af van de kwaliteit, de bruikbaarheid en het comfort van die voorziening. Ook de routing binnen de voorziening, de sociale veiligheid en de afmeting van de fietsparkeerplaatsen beïnvloeden het gebruik. De Leidraad Fietsparkeren (CROW-publicatie 741), het Besluit bouwwerken leefomgeving 2024 (artikel 4.171) en FietsParKeur gaan in op kwaliteitsrichtlijnen voor fietsenstallingen. Hierna zijn de belangrijkste kwaliteitseisen opgenomen die leidend zijn voor het ontwerp en de inrichting van fietsparkeervoorzieningen bij bouwontwikkelingen in Meerijstad:

Positionering

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

Toegankelijkheid

De belangrijkste kwaliteitseisen voor een toegankelijke fietsparkeervoorziening zijn:

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

Inrichting en bruikbaarheid

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

- De fietsparkeervoorziening moet logisch en overzichtelijk zijn ingedeeld.
- Binnen en vanuit de fietsparkeervoorziening naar de bijbehorende bestemming is een logische, snelle en eenvoudige routing. Bij voorkeur kunnen gebruikers vanuit de fietsparkeervoorziening rechtstreeks (lieft binnendoor) doorlopen naar de bestemming, zonder terug te hoeven lopen door de fietsparkeervoorziening.
- De sociale veiligheid wordt gewaarborgd door een overzichtelijke inrichting, goede verlichting en bij voorkeur daglichttoetreding. Als een fietsparkeervoorziening openbaar toegankelijk is kan (camera)toezicht of bewaking overwogen worden.
- Gebruikers moeten elkaar in de verkeersruimtes van de fietsparkeervoorziening kunnen passeren.
- Stallingssystemen voor fietsen moeten voldoen aan de eisen van FietsParKeur of zijn gelijkwaardig daaraan, met een hart op hart afstand van minimaal 40 cm.
- De minimale vrije hoogte in een gebouwde fietsparkeervoorziening is 290 cm om dubbellaags rekken te kunnen plaatsen. Bij gebouwen voor kinderen kan dit 230 cm zijn, omdat dubbellaags rekken ongeschikt zijn voor kinderen.
- De hart op hart-afstand tussen twee fietsparkeerplaatsen bij een stallingssysteem op gelijk niveau is minimaal 800 mm breed.

- De hart op hart-afstand tussen twee fietsparkeerplaatsen bij een hoog/laag fietsparkeersysteem is minimaal 40 cm breed voor zowel onder- als bovenlaag; De gangpaden in de fietsparkeervoorziening zijn minimaal 210 cm breed en een hoofdgang is minimaal 300 cm breed, zowel voor fiets als scooter.
- Een parkeersysteem waarin naast standaard fietsen ook fietsen passen met veel voorkomende afwijkende maten, heeft de voorkeur. Dan passen nagenoeg alle fietsen probleemloos op elke stallingsplek, ook die met een krat, bagagedrager vóór, breed stuur, brede banden, etc. Een andere mogelijkheid is een apart parkeervak, waarin afwijkende maten fietsen op hun standaard of scootmobielen kunnen worden gestald.

Bijlage 10 – Rekenvoorbeelden

Om de toepassing van onze parkeernormen te illustreren, zijn hierna een aantal rekenvoorbeelden opgenomen.

Rekenvoorbeeld 1 | Toets op dubbelgebruik

Een bouwontwikkeling omvat 700 m² BVO kringloopwinkel met daarboven 6 koopappartementen van elk 65 m² BVO. De ontwikkeling ligt in de rest bebouwde kom van Veghel, Gebied C.

Stap 1 – Berekenen normatieve parkeervraag (per functie)

Functie Koopwoningen_Koop appartement_Woning kleiner dan 75 m² BVO:

KOOPWONINGEN Functie	Gebied A		Gebied B		Gebied C		Gebied D		Gebied E		Gebied F	
	Bewoners	Bezoekers	Bewoners	Bezoekers	Bewoners	Bezoekers	Bewoners	Bezoekers	Bewoners	Bezoekers	Bewoners	Bezoekers
KOOP, HUIS, VRIJSTAAND												
Woning	1,5	0,1	1,6	0,1	1,9	0,15	1,5	0,15	2,0	0,2	2,1	0,3
KOOP, HUIS, TWEE-ONDER-EEN-KAP												
Woning	1,4	0,1	1,5	0,1	1,8	0,15	1,4	0,15	1,9	0,2	1,9	0,3
KOOP, HUIS, TUSSEN/HOEK												
Woning	1,2	0,1	1,4	0,1	1,7	0,15	1,2	0,15	1,8	0,2	1,8	0,3
KOOP, APPARTEMENT												
Woning kleiner dan 75 m ² BVO	1,0	0,1	1,1	0,1	1,3	0,15	1,0	0,15	1,3	0,2	1,3	0,3
Woning van 75 tot 100 m ² BVO	1,1	0,1	1,2	0,1	1,3	0,15	1,1	0,15	1,4	0,2	1,4	0,3
Woning van 100 en groter m ² BVO	1,3	0,1	1,4	0,1	1,7	0,15	1,3	0,15	1,8	0,2	1,8	0,3

6 koopappartementen * (1,7 bewonersparkeernorm + 0,15 bezoekersparkeernorm) =

6 * (1,7 + 0,15) = 11,1 parkeerplaatsen

Functie Kringloopwinkel:

HOOFDCATEGORIE WINKLEN EN BOODSCHAPPEN	Eenheid	Gebied A	Gebied B	Gebied C	Gebied D	Gebied E	Gebied F	bezoekers aandeel
Buurtsupermarkt	per 100 m ² BVO	1,9	2,7	3,5	2,3	4,1	n.v.t.	89%
Fullservice-supermarkt	per 100 m ² BVO	3,4	4,4	5,2	3,9	5,9	n.v.t.	93%
Grote supermarkt (XL)	per 100 m ² BVO	6,0	6,9	7,7	6,6	8,6	n.v.t.	84%
Groothandel specialist (zoals levensmiddelen, kantoorartikelen)	per 100 m ² BVO	n.v.t.	5,7	5,9	n.v.t.	6,8	n.v.t.	80%
Groothandel algemeen	per 100 m ² BVO	n.v.t.	6,4	6,4	n.v.t.	7,1	n.v.t.	80%
Buurtwinkelcentrum en dorps(winkel)centrum	per 100 m ² BVO	3,5	n.v.t.	n.v.t.	3,6	n.v.t.	n.v.t.	72%
Wijkwinkelcentrum (klein)	per 100 m ² BVO	3,5	n.v.t.	n.v.t.	3,7	n.v.t.	n.v.t.	76%
Wijkwinkelcentrum (gemiddeld)	per 100 m ² BVO	n.v.t.	3,1	3,7	n.v.t.	4,0	n.v.t.	79%
Wijkwinkelcentrum (groot)	per 100 m ² BVO	n.v.t.	3,7	4,5	n.v.t.	4,9	n.v.t.	81%
Kringloopwinkel	per 100 m ² BVO	n.v.t.	4,4	5,1	n.v.t.	5,5	n.v.t.	89%
Bruin- en witgoedzaken	per 100 m ² BVO	n.v.t.	4,8	5,7	n.v.t.	6,1	n.v.t.	92%
Woonwarenhuis/woonwinkel	per 100 m ² BVO	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	n.v.t.	91%

700 m² BVO winkelloppervlak / 100 m² BVO functie eenheid * 5,1 parkeernorm =

700 / 100 * 5,1 = 35,7 parkeerplaatsen

Normatieve parkeervraag: 11,1 + 35,7 = 46,8 parkeerplaatsen

Stap 2 – Rekening houden met bestaande parkeersituatie

In de bestaande situatie zijn er geen parkeerplaatsen gerelateerd aan de huidige functie (braakliggend terrein).

Stap 3 – Vaststelling van de parkeervraag

Dus, de parkeervraag voor deze bouwontwikkeling bedraagt 47 parkeerplaatsen.

Stap 4 – Mobiliteitscorrectie om de (auto)parkeereis te verlagen

De bouwontwikkeling ligt niet in een nabijheid van 400 meter loopafstand of 1500 meter fietsafstand van een multimodale knoop. Daarom wordt er GEEN verlaging op de (auto)parkeereis in de vorm van een mobiliteitscorrectie toegepast.

Stap 5 – Parkeerplaatsen op eigen terrein als uitgangspunt

Aangezien een mix van functies gerealiseerd zal worden binnen deze bouwontwikkeling, is een toets op dubbelgebruik toepasselijk. Met de aanwezigheidspercentages per moment van de week voor de functies wonen en detailhandel is de parkeereis per moment van de week te bepalen.

Functie	Werkdag				Koop-	Vrijdag		Zaterdag		Zondag
	Ochtend	Middag	Avond	Nacht	Avond ¹	Middag	Avond	Middag	Avond	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%	60%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	100%	5%	0% ²	0%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	60%	60%	100%	0% ³	60%
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	60%	70%	100%	0% ³	0% ⁴
supermarkt	50%	60%	40%	0%	80%	80%	80%	100%	40%	60%

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

Functie	Werkdag				Koop	Vrijdag		Zaterdag		Zondag
	Ochtend	Middag	Avond	Nacht	Avond	Middag	Avond	Middag	Avond	Middag
Bewoners	6,1	6,1	9,2	10,2	8,2	7,1	7,1	7,7	8,2	7,7
Bezoekers	0,4	0,5	0,7	0,0	0,6	0,5	0,9	0,9	0,9	0,8
Kringloopwinkel	10,7	21,4	3,6	0,0	26,8	21,4	21,4	35,7	0,0	21,4
Totaal	17,2	28,0	13,4	10,2	35,6	29,1	29,5	44,3	9,1	29,9

Uit dit rekenvoorbeeld volgt de zaterdagmiddag als het maatgevende moment met een parkeereis van 44 autoparkeerplaatsen.

Rekenvoorbeeld 2 | Toepassing saldering

In een bestaand kantoorpand in het centrumgebied, Gebied A, worden 25 appartementen van 40 m² BVO gerealiseerd. Het gebouw heeft een oppervlakte van 1.500 m² BVO.

Stap 1 – Berekenen normatieve parkeervraag (per functie)

Functie Koopwoningen_Koop appartement_Woning kleiner dan 75 m² BVO

Functie	Gebied A		Gebied B		Gebied C		Gebied D		Gebied E		Gebied F	
	Bewoners	Bezoekers	Bewoners	Bezoekers	Bewoners	Bezoekers	Bewoners	Bezoekers	Bewoners	Bezoekers	Bewoners	Bezoekers
KOOP, HUIS, VRIJSTAAND												
Woning	1,5	0,1	1,6	0,1	1,9	0,15	1,5	0,15	2,0	0,2	2,1	0,3
KOOP, HUIS, TWEE-ONDER-EEN-KAP												
Woning	1,4	0,1	1,5	0,1	1,8	0,15	1,4	0,15	1,9	0,2	1,9	0,3
KOOP, HUIS, TUSSEN/HOEK												
Woning	1,2	0,1	1,4	0,1	1,7	0,15	1,2	0,15	1,8	0,2	1,8	0,3
KOOP, APPARTEMENT												
Woning kleiner dan 75 m ² BVO	1,0	0,1	1,1	0,1	1,3	0,15	1,0	0,15	1,3	0,2	1,3	0,3
Woning van 75 tot 100 m ² BVO	1,1	0,1	1,2	0,1	1,3	0,15	1,1	0,15	1,4	0,2	1,4	0,3
Woning van 100 en groter m ² BVO	1,3	0,1	1,4	0,1	1,7	0,15	1,3	0,15	1,8	0,2	1,8	0,3

25 koopappartementen * (1,00 bewonersparkeernorm + 0,10 bezoekersparkeernorm) =

25 * (1,00 + 0,10) = 27,5 parkeerplaatsen

Normatieve parkeervraag = 28 parkeerplaatsen

Stap 2 – Rekening houden met bestaande parkeersituatie

De oude functie heeft een parkeernorm van 1,5 per 100 m² BVO.

HOOFDCATEGORIE WERKEN	Eenheid	Gebied A	Gebied B	Gebied C	Gebied D	Gebied E	Gebied F	bezoekers aandeel
Kantoor (zonder baliefunctie)	per 100 m ² BVO	1,5	2,0	2,1	1,9	2,6	2,6	5%
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefuncties)	per balie	2,1	2,4	2,9	2,5	3,6	3,6	20%
Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersintensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	per 100 m ² BVO	1,5	2,0	2,4	1,6	2,4	2,4	5%
Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersintensief (loods, opslag, transportbedrijf)	per 100 m ² BVO	0,7	0,9	1,1	0,5	1,1	1,1	5%
Bedrijfsverzamelgebouw	per 100 m ² BVO	1,3	1,6	1,9	1,4	2,0	2,0	20%
Opslagruimte (particulier)	per vestiging	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	10,0	10,0	-

Dit wil zeggen dat er voor de kantoorfunctie parkeerplaatsen beschikbaar zijn:

1.500 m² BVO kantooroppervlak / 100 m² BVO functie eenheid * 1,5 parkeernorm =

1.500 / 100 * 1,5 = 22,5 parkeerplaatsen

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

Functie	Werkdag				Koop-	Vrijdag		Zaterdag		Zondag
	Ochtend	Middag	Avond	Nacht	Avond ¹	Middag	Avond	Middag	Avond	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%	60%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	100%	5%	0% ²	0%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	60%	60%	100%	0% ³	60%
grootschalige detailhandel	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%	50%	100%	100%	100%	75%

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

Functie-n	Werkdag-n				Koop-n	Vrijdag-n		Zaterdag-n		Zondag-n
n	Ochtend-n	Middag-n	Avond-n	Nacht-n	Avond-n	Middag-n	Avond-n	Middag-n	Avond-n	Middag-n
Nieuw-n	n	n	n	n	n	n	n	n	n	n
Bewoners-n	15,0n	15,0n	22,5n	25,0n	20,0n	17,5n	17,5n	18,8n	20,0n	18,8n
Bezoekers-n	1,0n	1,3n	1,9n	0,0n	1,8n	1,5n	2,5n	2,5n	2,5n	2,3n
Oud-n	n	n	n	n	n	n	n	n	n	n
Kantoor-n	-22,5n	-22,5n	-1,1n	-0,0n	-1,1n	-13,5n	-13,5n	-0,0n	-0,0n	-0,0n
Parkeereis-na-saldering-n	-6,5n	-6,3n	23,3n	25,0n	20,6n	5,5n	6,5n	21,3n	22,5n	21,0n

Ten opzichte van de huidige situatie neemt de parkeervraag op de werkdagochtenden en werkdagmiddagen af door de bouwontwikkeling. Op de overige momenten van de week ontstaat een hogere parkeervraag. Uit dit rekenvoorbeeld volgt de werkdagnacht als het maatgevende moment met een parkeereis van 25 autoparkeerplaatsen voor de nieuwe bouwontwikkeling.

Stap 3 – Vaststelling van de parkeervraag

Dus, de parkeervraag voor deze bouwontwikkeling bedraagt 25 parkeerplaatsen.

Stap 4 – Mobiliteitscorrectie om de (auto)parkeereis te verlagen

De bouwontwikkeling ligt niet in een nabijheid van 400 meter loopafstand of 1500 meter fietsafstand van een multimodale knoop. Daarom wordt het GEEN verlagen op de (auto)parkeereis in de vorm van een mobiliteitscorrectie toegepast.

Stap 5 – Parkeerplaatsen op eigen terrein als uitgangspunt

Aangezien de parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd zullen worden en exclusief toegankelijk zijn voor bewoners en hun bezoekers, is dubbelgebruik alleen mogelijk tussen bewoners en bezoekers onderling.

Uit dit rekenvoorbeeld volgt de werkdagnacht als maatgevend moment met een parkeereis van 25 autoparkeerplaatsen. Vanuit de bestaande situatie kunnen 23 autoparkeerplaatsen aangesproken worden (salderen). De resterende 2 parkeerplaatsen (25 – 23) gelden als de nog te realiseren (door ontwikkelaar) parkeereis.

Rekenvoorbeeld 3 | Toepassing mobiliteitscorrectie

Nabij busstation Veghel, Gebied A, worden 20 appartementen gerealiseerd met elk een omvang van 80 m² BVO. De bouwontwikkeling ligt in het gereguleerd gebied (blauwe zone). De toekomstige bewoners van de bouwontwikkeling komen op de POET-lijst (Parkeren Op Eigen Terrein) waarmee zij in beginsel niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning in de openbare ruimte of een ontheffing voor de blauwe zone. De initiatiefnemer zou graag een correctiefactor inzet deelmobiliteit toepassen.

Stap 1 – Berekenen normatieve parkeervraag (per functie)

Functie Koopwoningen_Koop appartement_Woning kleiner dan 75 m² BVO

Functie	Gebied A		Gebied B		Gebied C		Gebied D		Gebied E		Gebied F	
	Bewoners	Bezoekers	Bewoners	Bezoekers	Bewoners	Bezoekers	Bewoners	Bezoekers	Bewoners	Bezoekers	Bewoners	Bezoekers
KOOP, HUIS, VRIJSTAAND												
Woning	1,5	0,1	1,6	0,1	1,9	0,15	1,5	0,15	2,0	0,2	2,1	0,3
KOOP, HUIS, TWEE-ONDER-EEN-KAP												
Woning	1,4	0,1	1,5	0,1	1,8	0,15	1,4	0,15	1,9	0,2	1,9	0,3
KOOP, HUIS, TUSSEN/HOEK												
Woning	1,2	0,1	1,4	0,1	1,7	0,15	1,2	0,15	1,8	0,2	1,8	0,3
KOOP, APPARTEMENT												
Woning kleiner dan 75 m ² BVO	1,0	0,1	1,1	0,1	1,3	0,15	1,0	0,15	1,3	0,2	1,3	0,3
Woning van 75 tot 100 m ² BVO	1,1	0,1	1,2	0,1	1,3	0,15	1,1	0,15	1,4	0,2	1,4	0,3
Woning van 100 en groter m ² BVO	1,3	0,1	1,4	0,1	1,7	0,15	1,3	0,15	1,8	0,2	1,8	0,3

20 koopappartementen * (1,00 bewonersparkeernorm + 0,10 bezoekersparkeernorm) =

20 * (1,00 + 0,10) = 22,0 parkeerplaatsen

Normatieve parkeervraag = 22 parkeerplaatsen

Hiervan zijn 20 parkeerplaatsen bestemd voor bewonersparkeren en 2 voor bezoekersparkeren.

Stap 2 – Rekening houden met bestaande parkeersituatie

In de bestaande situatie zijn er geen parkeerplaatsen gerelateerd aan de huidige functie (braakliggend terrein).

Stap 3 – Vaststelling van de parkeervraag

Dus, de parkeervraag voor deze bouwontwikkeling bedraagt 22 parkeerplaatsen.

Stap 4 – Mobiliteitscorrectie om de (auto)parkeereis te verlagen

De bouwontwikkeling ligt in een nabijheid van 400 meter loopafstand of 1500 meter fietsafstand van een multimodale knoop (busstation Veghel). Ook is de bouwontwikkeling gesitueerd in gereguleerd gebied (blauwe zone). Daarom wordt er een correctiefactor op de autoparkeereis in de vorm van een mobiliteitscorrectie toegepast:

De correctiefactor bedraagt een maximale reductie van 10% op de autoparkeereis. Deze is alleen van toepassing op de autoparkeereis i.r.t. bewonersparkeren. Na toepassing van de correctiefactor inzet deelmobiliteit bedraagt de autoparkeereis:

$20 \text{ koopappartementen} * (1,00 * 90\%) \text{ bewonersparkeernorm} + 0,10 \text{ bezoekersparkeernorm} =$

$20 * (0,90 + 0,10) = 20,0 \text{ parkeerplaatsen}$

Bereikbaarheid multimodale knoop (binnen 400 meter loopafstand óf 1500 meter fietsafstand)

		Ja	Nee
Parkeerregulering	Ja	Categorie 1 Max 10% reductie	Categorie 2 Max 5% reductie
	Nee	Categorie 3 Max 5% reductie	Categorie 4 Geen reductie

Stap 5 – Parkeerplaatsen op eigen terrein als uitgangspunt

De totale parkeereis komt daarmee op 20 parkeerplaatsen. In dit geval worden de parkeerplaatsen exclusief gereserveerd voor bewoners en hun bezoek. Dubbelgebruik zal dus voor die twee functies gecontroleerd worden.

Functie	Werkdag				Koop- Avond ¹	Vrijdag		Zaterdag		Zondag
	Ochtend	Middag	Avond	Nacht		Middag	Avond	Middag	Avond	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%	60%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	100%	5%	0% ²	0%	0%

Als tegenprestatie voor het toepassen van de mobiliteitscorrectie bij de inzet van een deelconcept, moeten 2 parkeerplaatsen voor deelauto's op eigen terrein worden geplaatst (per 25 wooneenheden 1 deelauto, met een minimaal totaalaanbod van 2 deelauto's). De parkeerplaatsen die nodig zijn voor het parkeren van deze deelauto's moet bij de parkeereis worden opgeteld en zijn exclusief beschikbaar voor de deelauto's (gereserveerd).

Functie- nr	Werkdag				Koop- nr	Vrijdag		Zaterdag		Zondag
	Ochtend	Middag	Avond	Nacht	Avond	Middag	Avond	Middag	Avond	Middag
Nieuw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bewoners	12,0	12,0	18,0	20,0	16,0	14,0	14,0	15,0	16,0	15,0
Bezoekers	0,8	1,0	1,5	0,0	1,4	1,2	2,0	2,0	2,0	1,8
Gereserveerd	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Deelauto's	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
Totaal	14,8	15,0	21,5	22,0	19,4	17,2	18,0	19,0	20,0	18,8

Uit dit rekenvoorbeeld volgt de werkdagnacht als het maatgevende moment met een parkeereis van 22 autoparkeerplaatsen.

Aldus besloten in de openbare vergadering van de raad, gehouden op 26 juni 2025.

De griffier,

De burgemeester,

Hoofdlijnen parkeermeting 2024